UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. FACULTÉ DE DROIT

DES
VOIES NAVIGABLES
EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue

PAR

LOUIS BARRIÈRE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

MONTPELLIER

IMPRIMERIE SERRE ET ROUMÉGOUS, RUE VIEILLE-INTENDANCE

1903

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT EN DROIT

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VIGIÉ, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

BRÉMOND, Assesseur, professeur de Droit administratif.

GIDE, professeur d'Économie politique, en congé.

GLAIZE, professeur de Procédure civile, chargé des cours de Voies d'exécution et de Législation financière.

LABORDE, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et économie industrielles.

CHARMONT, professeur de Droit civil.

CHAUSSE, professeur de Droit romain.

MEYNIAL, professeur d'Histoire du Droit.

BARDE, professeur de Droit constitutionnel.

VALÉRY, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

DECLAREUIL, professeur de Droit romain, chargé des cours de Pandectes et d'Histoire du Droit public français.

MARGAT, professeur de Droit civil.

PERREAU, professeur de Droit civil approfondi.

MOYE, agrégé, chargé des cours de Droit international.

RIST, agrégé, chargé d'un cours d'Économie politique et du cours d'Histoire des Doctrines économiques.

PORTE, agrégé, chargé d'un cours d'Économie politique.

GRANGÉ, secrétaire.

LAURENS, professeur honoraire.

GIRAUD, secrétaire honoraire.

MEMBRES DU JURY

MM. BRÉMOND, *Président.*

MOYE,
PORTE, } *Assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. FACULTÉ DE DROIT

DES

VOIES NAVIGABLES

EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue

PAR

LOUIS BARRIÈRE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

MONTPELLIER

IMPRIMERIE SERRE ET ROUMÉGOUS, RUE VIEILLE-INTENDANCE

1903

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545807_0159

INTRODUCTION

La question des voies de transport qui, bien avant la Révolution, avait préoccupé les grands hommes d'État (Sully et Colbert), a certainement pris une importance toute nouvelle, depuis l'apparition des chemins de fer. Le public, émerveillé des résultats obtenus par ce nouveau mode de traction, crut un moment que les voies navigables n'auraient plus d'utilité dans l'avenir.

Cette période d'engouement s'est continuée jusqu'en 1860 ; mais, à cette date, la politique de libre-échange et les traités de commerce avec l'Angleterre ont obligé le gouvernement à chercher, dans la construction et l'amélioration des voies navigables, le moyen de permettre à l'industrie nationale de soutenir la concurrence étrangère. Depuis cette époque, le gouvernement a dépensé sans compter, pour doter la France de voies ferrées et de voies navigables assez perfectionnées pour permettre l'augmentation de la prospérité nationale.

Or, pendant la période de grande intensité de trafic qui a précédé l'Exposition de 1900, l'industrie française a eu à souffrir d'une crise de transports : Les voies

existantes n'ont pu se prêter que très difficilement à toutes les demandes du commerce et de l'industrie. A l'heure actuelle, le gouvernement a projeté un nouveau programme de voies navigables dont la création doit faire disparaître, pour l'avenir, l'éventualité d'une crise aussi fâcheuse, tout en permettant l'augmentation du trafic sur la voie la plus économique. La Chambre y a donné son approbation, et, tandis que la question est encore soumise à l'examen du Sénat, il y a lieu de se demander si la solution proposée est bien conforme aux intérêts de la France.

L'Allemagne a eu, vers 1899, à supporter une crise de transports encore plus grave que celle dont a souffert la France à cette même époque, et l'Empereur a lui aussi voulu porter remède à cette situation par la création d'un nouveau canal destiné à relier les deux grands fleuves de l'Allemagne occidentale : l'Elbe et le Rhin.

Les gouvernements des deux pays ont donc suivi une politique identique; mais les motifs qu'ils en donnent sont contraires aux affirmations de la plupart des auteurs qui se sont occupés de la question des voies de transport. Il y a donc intérêt à se demander s'il est vraiment conforme à l'intérêt général de construire de nouvelles voies navigables et s'il ne serait pas préférable de demander aux Compagnies de chemins de fer l'élargissement des lignes sur lesquelles le trafic est le plus important.

Telle est la question dont je me propose de chercher la solution dans l'étude des voies navigables qui va suivre. Je me demanderai en même temps si le gouvernement, tout en renonçant à la construction de nouvelles voies navigables, ne pourrait pas permettre à l'industrie de retirer du réseau existant des services plus importants encore.

Dans cette étude, je montrerai d'abord la formation du réseau, son développement, sa situation actuelle, les différences essentielles qui le distinguent du réseau allemand.

J'indiquerai ensuite combien est regrettable la politique du Parlement français, qui n'a pas voulu intervenir pour remédier à l'organisation défectueuse dont souffre encore aujourd'hui la batellerie, politique d'autant plus étrange que, dans ces 25 dernières années, il a autorisé près de 700 millions de dépenses pour unifier et agrandir le réseau.

Je comparerai alors les prix de revient des transports sur chemins de fer et sur canaux, et après avoir démontré l'infériorité des voies navigables à ce point de vue, après avoir établi les avantages respectifs de chacune des deux voies, je résumerai la politique gouvernementale en ces matières, politique qui d'une part tend à ne pas laisser peut-être assez de liberté aux Compagnies des chemins de fer en matière de tarifs, et d'autre part leur permet trop souvent d'oublier les engagements qu'elles ont pris en ce qui concerne les ports de transbordement. Je montrerai ensuite la similitude de trafic sur les deux voies et l'augmentation des transports sur les voies navigables qui sont la conséquence de la politique gouvernementale en matière de tarifs. Enfin je chercherai à tirer de toute cette étude une conclusion au sujet de la politique à suivre dans la question de l'augmentation de la puissance de trafic des voies de transport.

Dans une dernière partie, j'étudierai les nouveaux projets de loi relatifs tant à l'organisation des transports qu'à l'extension du réseau des voies navigables, et je montrerai que si, peut être, on peut espérer des amélio-

rations nombreuses de la création du Comité consultatif de la navigation intérieure, on ne saurait trop regretter la décision prise par le gouvernement de chercher dans la construction de nouvelles voies navigables un remède au défaut de capacité des voies existantes.

DES VOIES NAVIGABLES

EN FRANCE

PREMIÈRE PARTIE

Etude historique de l'établissement des voies navigables en France

---

CHAPITRE PREMIER

Les canaux avant l'invention des chemins de fer

C'est à Sully que revient l'honneur d'avoir, le premier, songé à relier par des canaux les voies navigables dont, depuis longtemps déjà, on cherchait à améliorer le cours. Il fit en effet décider la construction du canal de Briare destiné à relier la Loire à la Seine et la canalisation de certains fleuves et rivières (la Loire, le Clain affluent de la Vienne). Malheureusement, après la mort d'Henri IV et les troubles qui marquèrent l'avènement du nouveau roi, le trésor était vide et le gouvernement, voulant continuer l'œuvre entreprise par Sully, fut obligé

de recourir au système de la concession. Il permit à des particuliers d'entreprendre les constructions de certains canaux et leur accorda l'autorisation de lever des péages perpétuels sur ces voies ; et même, pour augmenter le nombre d'entreprises de ce genre, le roi remit des lettres de noblesse aux personnes qui prenaient à leur charge la construction des canaux dans les conditions que je viens d'indiquer.

Colbert donna une impulsion nouvelle aux travaux entrepris : Grâce à lui, la Loire, la Seine et un grand nombre de rivières eurent leur cours amélioré ; divers projets de canaux furent aussi mis à l'étude, mais les guerres absorbaient toutes les ressources, et Colbert ne pouvait songer à prélever sur le Trésor de trop fortes sommes pour l'exécution de ses projets. Pour se procurer l'argent qui lui manquait, il revint au système employé sous les règnes précédents : Il donna l'ordre à ses intendants d'encourager dans leurs généralités la création des Compagnies privées qui prendraient à leur charge les travaux à faire moyennant la concession de péages perpétuels. Jusqu'à la Révolution, tous les canaux qui furent livrés à la batellerie furent construits par des Compagnies privées (canal d'Orléans, canal du Loing) ou par des Etats provinciaux (canaux du Charollais, de Bourgogne et de Franche-Comté, dont la construction entreprise par les Etats de Bourgogne fut interrompue par la Révolution). Sous le règne de Louis XIV, nous devons citer aussi le canal du Midi, destiné à relier l'Océan à la Méditerranée, qui fut construit grâce au génie et à l'énergie de Riquet. A la fin du XVIII^{e} siècle, 1004 kilomètres de canaux se trouvaient en pleine exploitation, 2112 étaient en cons-

truction, 334 appartenaient à des particuliers (1). Il avait été dépensé 116 millions (2) qui trouvaient leur rémunération dans les péages perçus sur les voies concédées.

La Révolution supprima les péages qui avaient un caractère féodal, puis étendit cette mesure à ceux qui servaient à rémunérer les capitaux employés à la construction des canaux : ainsi un certain nombre de voies concédées firent retour à l'Etat par confiscation. Le gouvernement révolutionnaire voulut aussi entreprendre des constructions nouvelles, mais le budget ne pouvant fournir les ressources nécessaires, il fallut y renoncer.

Il faut arriver à la loi du 30 floréal an X pour voir apparaître dans un texte législatif la volonté chez le législateur d'améliorer les voies existantes. Cette loi (3) décidait qu'il serait perçu dans toute l'étendue de la République, sur les fleuves, rivières et canaux, des droit de navigation dont le produit devait être spécialement affecté à l'amélioration des voies du bassin dans lequel ils avaient été perçus. Les droits variaient avec chaque voie et étaient établis par un règlement d'administration publique. Le gouvernement, pour être sûr que le produit des péages serait employé conformément aux besoins de la navigation, avait décidé la création d'un Conseil composé de négociants et de mariniers au nombre de 12, chargé de lui donner son avis. Cette loi, dont le seul défaut était d'entraîner une trop grande diversité des péages, mérite

---

(1) *Journal des Economistes*, tome 33, année 1886, page 278.

(2) KAUFMANN. — La politique française en matière de chemins de fer, page 804.

(3) Rapport COUVREUR au 5e Congrès de navigation intérieure, 1892, page 4.

d'être remarquée : Elle contenait en particulier cette institution des Chambres de Navigation dont nous avons à regretter la disparition et que le projet de loi Yves Guyot-Félix Faure avait pour but de reconstituer sous une forme un peu différente, il est vrai. Elle établissait aussi des péages spécialisés qui, s'ils avaient été maintenus, auraient pu, avec quelques améliorations, permettre d'apporter de nombreux perfectionnements aux voies navigables sans surcharger le budget de l'Etat, autant que les gouvernements qui se sont succédés dans ces 30 dernières années ont été obligés de le faire. Cette réforme n'eut malheureusement aucun résultat pratique. Napoléon (1), dans le but, disait-il, de donner une plus grande impulsion à la construction des voies nouvelles, n'hésita pas à vendre les canaux d'Orléans, du Loing et la part revenant à l'Etat dans le canal du Midi. En fait, le produit de ces ventes servit à payer les dépenses occasionnées par les guerres entreprises et, de 1802 à 1814, 200 kilomètres de canaux seulement furent livrés à la batellerie. Et même, à la fin de l'Empire, Napoléon, n'ayant plus de ressources pour entreprendre de nouvelles guerres, puisa dans les caisses spéciales alimentées par le produit des péages. Malheureusement, à partir de ce jour, les sommes en provenant furent définitivement considérées comme une des ressources générales du budget des Recettes (Loi des finances du 21 septembre 1814).

C'est seulement vers 1821 et 1822 que furent vraiment entrepris les premiers grands travaux. A cette époque, il n'existait que 1200 kilomètres de canaux, et les fleuves et

(1) *Dictionnnaire d'Economie politique Say*, page 300.

rivières n'avaient pas reçu d'améliorations suffisantes. Le gouvernement de la Restauration fit dresser un programme d'ensemble des voies navigables à créer ou à améliorer ; les dépenses prévues étaient évaluées à 200 millions et, comme il était impossible de songer à prélever une telle somme sur le budget, le gouvernement se décida à recourir à l'emprunt. Les lois de 1821 et 1822 autorisaient en effet le gouvernement à émettre pour 129 millions de rentes amortissables ; le produit des péages perçus sur les voies projetées devait servir à payer les intérêts et l'amortissement des capitaux ; l'Etat garantissait les annuités nécessaires, s'engageait à achever les voies dans un délai donné et promettait aux prêteurs une prime annuelle de 1 à 2 o/o à partir de l'achèvement des travaux. Le gouvernement eut aussi recours au système des concessions véritables avec maximum de péage fixé dans le contrat. Tous ces procédés, qui étaient très onéreux, trouvaient leur justification dans le peu de crédit dont jouissait l'Etat français à la suite des guerres de l'Empire.

En fait, sous la Restauration, 194 millions furent dépensés pour les voies navigables et 900 kilomètres furent livrés à la batellerie.

La Monarchie de Juillet compléta l'œuvre entreprise par la Restauration. La tâche lui fut d'autant plus facile que le crédit de l'État, rétabli, permettait de réaliser des emprunts dans de bien meilleures conditions. En 1837, on vit apparaître dans le budget un crédit extraordinaire destiné à l'accomplissement des grands travaux. Il était alimenté par l'emprunt et par les excédents provenant du règlement définitif du budget. Seuls, les travaux d'entretien des voies navigables étaient payés sur les ressources ordinaires. Sous la Restauration, les crédits avaient

été surtout employés à des constructions nouvelles; le Gouvernement de Juillet, au contraire, songea aussi à l'amélioration des voies naturelles (Seine, Rhône, Garonne, Loire, Allier) : 96 millions furent dépensés dans ce but; 1.600 kilomètres de canaux furent aussi construits sous ce règne.

En outre, le gouvernement, voyant quels obstacles au développement des transports sur les voies navigables résultaient de la diversité des péages, voulut les rendre uniformes. La loi de 1836 répartit les marchandises en deux classes, d'après leur valeur. Pour chacune de ces classes, il y avait un tarif unique sur les canaux; sur les rivières, au contraire, le droit variait suivant que la marchandise remontait ou descendait le courant. Les droits étaient perçus par distance de 5 kilomètres et par tonne (1).

Marchandises	Canaux	Fleuves et Rivières	
		Montée	Descente
1re classe	10 c.	2 c.	2 c. 5
2me classe	5 c.	1 c.	1 c. 25

Malheureusement, l'unification des tarifs n'était pas complète, car les lois de 1821 et 1822 avaient autorisé l'établissement de péages qu'on ne pouvait songer à modifier sans exproprier les concessionnaires.

Ainsi, il existait en France, en 1848, environ 3.830 kilomètres (2) de canaux exploités et 6.700 kilomètres de voies naturelles rendues navigables. On avait dépensé pour la construction de ce réseau (3) :

---

(1) Kaufmann. — Ouvrage cité, page 830, et *Dictionnaire des Finances Say*, page 651.

(2) Kaufmann. — Ouvrage cité, page 848.

(3) Kaufmann. — Ouvrage cité, page 828.

Avant 1830	385 millions
De 1830 à 1848.	341 —
Total.	726 millions

Le tonnage kilométrique (1) avait atteint, en 1847, 1.813 millions de tonnes kilométriques. L'État percevait sur les voies navigables des péages dont on demandait l'unification.

Mais, à cette époque, on commençait depuis quelques années à se demander si les canaux ne devaient pas disparaître dans un avenir prochain et être remplacés par les chemin de fer, pour lesquels l'opinion publique s'enthousiasmait déjà.

(1) Statistique de la navigation intérieure, 1901, page 71.

CHAPITRE II

Constructions et améliorations des voies de transport depuis l'apparition des chemins de fer jusqu'a la mise a exécution du programme Freycinet.

Les essais faits avant 1830, pour permettre l'emploi des machines à vapeur dans l'industrie des transports, avaient été si peu concluants qu'à cette date M. Thiers (1) disait « que les chemins de fer étaient tout au plus bons à servir de joujoux aux curieux». Toutefois, à partir de 1830, de nombreux perfectionnements furent apportés à cette invention, et bientôt l'opinion publique commença à se préoccuper des transformations que ce mode perfectionné de transport semblait devoir entraîner: Les voies ferrées n'allaient-elles pas enlever aux rivières et canaux tout ou partie de leur trafic? Dans l'intérêt du Trésor, qui percevait alors des droits de navigation importants et qui était appelé à garantir les emprunts contractés en 1821, ne devait-on pas s'opposer à la construction des chemins de fer dans les vallées déjà desservies par les voies navigables ? La Commission de la Chambre des Députés, chargée, en 1833, de l'étude du projet de loi tendant à l'ouverture d'un crédit de 500.000 fr. pour des études de chemins de fer, fut saisie de la question, et son rapporteur, M. de Bérigny (2), voulut montrer que

(1) Kaufmann. — Ouvrage cité, page 5.
(2) *Moniteur universel* du 25 mai 1833.

les deux voies auraient un rôle différent : «On pourrait peut-être craindre, dit-il, que les chemins de fer ne formassent une concurrence nuisible à nos canaux et n'en diminuassent les produits ; mais cette objection tombe dès qu'on fait remarquer que, de tous les transports, celui par eau est le moins coûteux. Les chemins de fer serviront principalement au transport des voyageurs ; car s'ils sont bien faits, ils sont les seuls en état de permettre les transports rapides, que les progrès de la civilisation rendent chaque jour plus indispensables».

L'opinion émise par M. de Bérigny fut adoptée par la Chambre, qui accorda le crédit demandé, et qui, pendant les quelques années qui suivirent, permit la construction de quelques voies ferrées. Mais, vers 1842, l'opinion publique était tout à fait gagnée à la cause des chemins de fer ; la loi du 11 juin 1842, qui vint poser les bases de notre premier réseau, autorisait la construction des grandes artères qui réunissent encore aujourd'hui Paris aux différentes parties du territoire. L'État prenait à sa charge les travaux d'infrastructure et concédait l'exploitation des lignes à des Compagnies privées, qui devaient fournir le matériel roulant et payer les dépenses de superstructure. Ainsi, pendant cette période, le gouvernement accorda largement ses subventions aux chemins de fer et s'efforça d'encourager leur construction. Nous avons vu précédemment que ce fut aussi la politique suivie en matière de voies navigables et, pour me résumer, je dirai que le gouvernement de Louis-Philippe, comprenant l'utilité que pourrait retirer la France de la coexistence de voies économiques et de voies rapides de transport, encouragea toutes les entreprises qui tendaient à ce double but.

Dès qu'il y eut des voies ferrées et des voies navigables parallèles, les chemins de fer essayèrent d'attirer à

eux tout le trafic. Nous en avons la preuve dans la discussion qui eut lieu en 1843 à la Chambre, relativement à la ligne d'Avignon à Marseille. M. Dupin (1) montra le danger qu'il y avait à autoriser les Compagnies à appliquer des tarifs de concurrence, et il fit remarquer que, si de telles autorisations étaient encore accordées, la Compagnie des chemins de fer tuerait l'industrie de la navigation sur le Rhône. Avant la fin du règne de Louis-Philippe, l'opinion publique, enthousiasmée des résultats obtenus par les chemins de fer, n'était pas hostile à cette lutte qui lui semblait naturelle et même était favorable à la destruction des voies navigables existantes : C'est ainsi qu'en 1845 nous voyons, à propos du chemin de fer de Paris à Strasbourg, M. Dupin appeler l'attention du gouvernement sur l'utilité qu'il y aurait à suspendre la construction du canal de la Marne au Rhin au moins sur une partie de sa longueur, et indiquer l'économie que l'Etat pourrait retirer de l'utilisation de la voie navigable au delà de Nancy pour l'assiette des rails. L'idée émise par M. Dupin obtenait d'autant plus de faveur, qu'en Angleterre (2) quelques essais de ce genre avaient été faits à la même époque. En France, l'opinion publique commençait à donner son approbation à de tels projets : M. Collignon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé des travaux du canal de la Marne au Rhin, crut devoir montrer l'utilité de la coexistence des canaux et des chemins de fer, dans un ouvrage (3) qui eut une certaine influence sur la politique adoptée pendant les quel-

(1) *Moniteur universel* du 19 juillet 1843.

(2) *Journal des Économistes*, année 1845, t. 12, p. 267.

(3) COLLIGNON. — Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin.

ques années qui suivirent. L'auteur prenait comme exemple la Belgique, où les deux voies de transport étaient très souvent parallèles et qui, grâce aux avantages qui en résultaient, voyait son industrie prospérer sans que le trafic de chacune de ces deux voies cessât de progresser ; il se livrait à une longue étude comparée des prix de transport par canaux et par chemins de fer et démontrait que si, en général, sur les voies navigables, ils étaient de 4 à 6 centimes par tonne kilométrique, y compris les péages, sur les chemins de fer, au contraire, ils s'élevaient à 11 centimes en moyenne pour la Belgique, et en France, pour les transports de houille de Lyon à Saint-Etienne, ils étaient de 8 centimes. Il concluait en disant qu'il était conforme aux intérêts de la France de suivre l'exemple de la Belgique et de construire simultanément le canal de la Marne au Rhin et le chemin de fer de Paris à Strasbourg. La concurrence entre ces deux voies, disait-il, «serait le modérateur le plus efficace contre les »prétentions d'envahissement et de monopole des chemins de fer». L'avis de M. Collignon fut adopté.

Malheureusement, si l'utilité des canaux était admise par le gouvernement, l'engouement de l'opinion publique en faveur des chemins de fer augmentait sans cesse. Il se manifesta en 1847 : En effet, à la fin de 1846, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux-Cette, ne pouvant tenir ses engagements, fut frappée de déchéance. Toutes les propositions, faites à l'administration pour la reprise de la concession de la voie ferrée, tendaient soit à la remise entre leurs mains de la ligne et du canal latéral à la Garonne, soit à la destruction de la voie navigable et à son utilisation pour l'assiette de la voie ferrée. Or, cette dernière proposition fut soutenue par 53 députés porteurs des délibérations

de 400 Conseils municipaux et Chambres de commerce. Le gouvernement ne voulut pas se prêter à la destruction de la voie, et déposa un projet de loi autorisant la concession, à une seule Compagnie, du canal latéral à la Garonne et de la voie ferrée Bordeaux-Cette. Ce projet, adopté par les Chambres, devint la loi du 8 juillet 1852.

Toutes ces discussions avaient eu pour résultat de décider le gouvernement à n'entreprendre la construction d'aucune voie navigable nouvelle. On termina cependant les constructions commencées et ainsi, de 1848 à 1852, 80 kilomètres de nouveaux canaux furent achevés. Mais, à partir de 1848, toutes les sommes destinées aux voies navigables furent prélevées sur le budget ordinaire.

Ces discussions avaient eu un autre résultat, celui de montrer les avantages que l'industrie pourrait retirer de la diminution des prix de transport : Collignon en particulier, en 1845, s'était fait le défenseur de ces idées. Pour obtenir cette réduction, le public demanda la diminution des péages perçus sur les canaux concédés en 1821 et 1822. Mais il fallait pour cela vaincre l'opposition des Compagnies concessionnaires, qui exigeaient le maintien du taux des péages ; le gouvernement fit alors voter la loi du 29 mai 1845, qui permettait l'expropriation des actionnaires pour cause d'utilité publique. L'exécution des formalités exigées par cette mesure dura jusqu'en 1853, et, en 1863, tous les canaux concédés en vertu des lois de 1821 étaient rachetés.

Pendant les premières années du second Empire, l'engouement du public en faveur des chemins de fer augmenta encore. On était, en effet, bien convaincu que ceux-ci étaient définitivement destinés à supplanter la batellerie. Aussi, tandis que pendant cette période on

ne s'occupait pas de l'extension du réseau de voies navigables, les chemins de fer reçurent un développement sans précédent. On affermit le crédit des Compagnies en prorogeant leurs concessions pour une durée de 99 ans. Grâce à ces avantages nouveaux, elles purent trouver facilement des prêteurs, et la longueur des voies ferrées exploitées, qui était de 3.627 kilomètres en 1851, atteignit 8.767 kilomètres (1) en 1858. Pendant cette période, l'Etat avait dépensé près de 200 millions en faveur des chemins de fer. Enfin, en 1859, l'Etat, pour permettre aux Compagnies d'emprunter à des conditions moins onéreuses, garantit l'amortissement et les intérêts à 4 o/o des capitaux prêtés aux six grandes Compagnies qui venaient de se constituer.

Tous ces avantages obtenus par les Compagnies de chemins de fer, et l'extension rapide du réseau qui en avait été la conséquence, n'avaient pas été sans influer sur le trafic des voies navigables. Celles-ci subirent, en effet, partout la concurrence des voies ferrées nouvellement établies : La Seine, de Paris à Rouen, perdit les trois quarts de son trafic ; la ligne de Paris à Lyon par le canal de Bourgogne la moitié du sien ; la Compagnie du Rhône, ruinée en 1859 par les tarifs de chemins de fer, vit son matériel inutilisé et vendit sa flotte à la Compagnie du Danube ; les bateliers chômaient partout et cherchaient dans d'autres métiers les ressources qui leur étaient indispensables.

Mais, vers 1860, un nouveau revirement se produisit dans la politique du gouvernement. En effet, de cette époque datent les traités de commerce avec l'Angleterre

(1) KAUFMANN. — Ouvrage cité, p. 67 et s.

et la politique de libre-échange. Pour permettre à l'industrie française de lutter avec quelques chances de succès contre les industries étrangères, le gouvernement se décida à encourager la construction et l'amélioration de toutes les voies de transport. La batellerie servirait, pensait-on, de modérateur indispensable au monopole des Compagnies de chemins de fer. Elle seule permettrait le transport des marchandises pondéreuses à bas prix. Voici comment s'exprimait à ce sujet le gouvernement dans l'exposé qu'il faisait de la situation de l'Empire français (1) : «La navigation intérieure est plus nécessaire en France que dans les pays voisins, parce que les matières premières employées par l'industrie y ont des distances plus longues à parcourir. L'expérience démontre, d'ailleurs, que les voies d'eau peuvent seules procurer, pour les transports de marchandises encombrantes et de peu de valeur, le bon marché qui est la première condition de succès dans la lutte ouverte contre l'industrie étrangère. Sans doute, les chemins de fer rendent sous ce rapport de très grands services, mais si, sur certaines lignes et pour certaines marchandises, ils offrent au commerce des prix extrêmement réduits et comparables à ceux de la voie d'eau, on peut affirmer que ce résultat est dû à la concurrence des voies navigables, de telle sorte que ces dernières procurent au commerce un double avantage, et par les bas prix qu'elles lui offrent, et par ceux qu'elles lui assurent indirectement sur les chemins de fer concurrents». Le gouvernement ne faisait que suivre le mouvement d'opinion qui se produisait en France en faveur des canaux : En effet, Pouyer-Quertier, avec

(1) *Journal des Economistes*, année 1878, tome 14, page 75.

une grande véhémence, exposait, devant le corps législatif, les doléances des industriels contre les chemins de fer qui, suivant qu'ils étaient ou non en concurrence avec les voies navigables, avaient des prix plus ou moins élevés. A la même époque, les populations du Sud-Ouest manifestaient le changement survenu dans leurs idées depuis 1847. Nous avons vu, précédemment, que le gouvernement, conformément à la demande de la plupart des communes intéressées, avait concédé à une même Compagnie le chemin de fer Bordeaux-Cette et le canal latéral à la Garonne. Dès que le chemin de fer fut construit, la Compagnie (1) voulut enlever au canal du Midi tout son trafic, et celui-ci, après avoir vainement tenté de résister, fut obligé d'abandonner la lutte. Alors fut conclu, entre les deux Compagnies, un traité portant rétrocession du canal à la Compagnie du chemin de fer pour une durée de 99 ans. Le Conseil d'Etat trouvant la durée trop longue et ne voulant pas approuver le contrat, un nouveau bail d'affermage pour 40 ans fut passé entre les parties en 1858 et fut ratifié par décret du 21 juin 1858. Or, vers 1863, le Sénat fut saisi de nombreuses pétitions, dont l'une, signée de plus de 35.000 intéressés, tendait au rachat du canal latéral à la Garonne et à la résiliation du bail d'affermage du canal du Midi. Mais la Compagnie concessionnaire proposa des conditions telles qu'il fut impossible au gouvernement d'entrer dans la voie que lui traçait l'opinion publique.

Ces manifestations, qui émanaient des diverses classes de la population, montraient combien à cette époque était vif le désir de voir donner un essor nouveau à la

(1) PICARD. — *Traité des chemins de fer*, tome 1, page 338.

navigation intérieure. Le gouvernement s'efforça de donner satisfaction à ces vœux : Et d'abord, par le décret du 9 février 1867, il diminua les droits de navigation. Les voies navigables étaient réparties en deux classes :

1° Rivières, et canaux assimilés aux rivières ;

2° Canaux, et rivières assimilées aux canaux.

Pour les voies naturelles, la distinction entre la montée et la descente du fleuve était supprimée. La taxe était la suivante (par tonne kilométrique) (1) :

	Rivières	Canaux
Marchandises de 1re classe...	0c.2	0c.5
— 2e — ...	0c.1	0c.2

Ces taxes devaient être augmentées d'un double décime comme toutes les contributions indirectes auxquelles les droits de navigation étaient assimilés.

L'Etat voulut aussi améliorer les voies navigables existantes et en construire de nouvelles, mais, pour se procurer les ressources nécessaires, il fut obligé de recourir à l'emprunt et au budget extraordinaire.

L'œuvre du second Empire peut se résumer ainsi : il a été dépensé en faveur des voies navigables 316 millions (2), dont 77 millions employés au rachat des canaux concédés ; 650 kilomètres (3) de canaux nouveaux ont été créés.

En ce qui concerne les chemins de fer, le nombre de kilomètres exploités a passé de 3627 en 1851 à 16.938 à la fin de 1869. L'Etat avait dépensé près de 550 millions à leur construction.

---

(1) *Dictionnaire des Finances Say*, page 651.

(2) KAUFMANN.— Ouvrage cité, page 809.

(3) KAUFMANN.— Ouvrage cité, page 848.

Mais, à ce moment, la guerre de 1870 vint arrêter l'essor que le gouvernement avait donné à la construction de toutes les voies de transport et vint même nous enlever une partie de nos réseaux. En ce qui concerne les voies navigables, par suite du traité de Francfort, le réseau de l'Est perdit son unité : les communications entre le Rhône et la Marne, qui se faisaient autrefois à Strasbourg par la jonction des canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin dans cette ville, se trouvaient interrompues. Pour rétablir cette unité, le gouvernement, par la loi du 24 mars 1874, fit décider la construction du canal de l'Est. Un syndicat des départements intéressés (Ardennes, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Vosges, Haute-Saône) lui avança 65 millions à 4 o/o. Ce syndicat était lui-même autorisé à emprunter cette somme à un taux qui ne pouvait dépasser 6 o/o (1). L'Etat s'engageait à livrer le canal à la navigation dans un délai de 8 années et à percevoir au profit du syndicat un péage de 0 fr. 005 par tonne kilométrique jusqu'à complet amortissement du capital employé. Ce système avait, pour l'époque, l'avantage de ménager le crédit de l'Etat et de hâter la construction d'un canal très utile à la région. Cependant, l'opération devint très onéreuse lorsque, le crédit de l'Etat s'étant affermi, il fut possible au gouvernement d'emprunter à un taux inférieur à celui qu'il avait consenti. Aussi, dès 1881, remboursa-t-il des avances qu'il avait précédemment acceptées (Loi du 9 juillet 1881).

Quant aux chemins de fer, depuis 1870, les Compagnies continuaient la construction des voies concédées, et en 1879 le réseau exploité (2) était de 22.249 k., c'est-à-dire avait augmenté de plus de 6000 k. depuis 1870.

(1) *Dictionnaire des Finances Say*, tome 1, page 855.
(2) KAUFMANN. — Ouvrage cité, page 848.

En résumé, depuis l'apparition des chemins de fer, la France a dépensé sans compter pour agrandir les deux réseaux. Grâce à ces sacrifices, les lignes principales de notre réseau ferré actuel ont été construites ; la longueur des canaux s'est considérablement accrue et les voies naturelles ont vu leur cours amélioré.

CHAPITRE III

ETAT DES CANAUX EN 1875 ET AMÉLIORATIONS PROJETÉES PAR LE PROGRAMME FREYCINET (1879).— SUPPRESSION DES DROITS DE NAVIGATION.

Les voies navigables, dont nous venons d'étudier le développement, avaient été bien souvent construites dans des régions séparées les unes des autres par des obstacles naturels que l'on ne songeait pas alors à franchir. Elles avaient été appropriées aux usages et convenances des populations riveraines sans aucune vue d'ensemble. Cette diversité d'origine explique le défaut d'homogénéité de ces voies comme largeur, comme profondeur ou comme dimensions d'écluses. M. Hubert-Delisle (1), dans son rapport au Sénat, nous indiquait que la longueur des écluses variait alors de 150 mètres avec le canal de Saint-Louis à 23 m 10 avec celui de la Vire, la largeur des canaux de 30 mètres avec le canal de Bouc à Martigues à 2 m. 70 avec celui de Sologne et de Berry ; leur profondeur variait de 7 mètres avec le canal de Saint-Louis à 0 m. 50 avec celui de Silvérat. Pour donner une idée exacte des inconvénients qui en résultaient, M. Hubert-Delisle nous énumérait les difficultés que rencontrait une péniche flamande de 280 tonnes avec complet chargement allant de Paris à Marseille : Elle partait du Nord, venait à Paris sans rompre charge, mais là elle rencontrait un premier

(1) Rapport HUBERT-DELISLE (*Journal officiel*, 6 juin 1878, p. 6304).

obstacle ; par suite de la réduction du mouillage, la remonte jusqu'à Montereau ne pouvait se faire qu'à la condition d'alléger ; nouvel allégement de Montereau à La Roche ; là il y avait lieu de transborder sur un bateau de plus petite dimension ; il fallait alléger encore à Saint-Jean-de-Losne et enfin un transbordement était nécessaire à Lyon pour atteindre Marseille quand le tirant d'eau le permettait. Ces exemples, qui pourraient être multipliés, montrent combien le défaut d'unité des voies navigables était de nature à paralyser l'essor de l'industrie.

En résumé, à cette époque on se trouvait en présence d'un réseau composé de 4.200 k. de canaux et 6.590 k. de voies naturelles, soit un total de 10.790 k. pour la construction duquel on avait dépensé plus de 1 milliard, et il s'agissait de permettre à la nation de tirer le plus grand profit possible de ces sacrifices.

Mais ne devait-on pas doter de canaux certaines régions qui en étaient encore dépourvues? La réponse à cette question dépendait du rôle que les voies navigables étaient destinées à jouer dans l'avenir. Selon que le Parlement était plus ou moins convaincu de leur utilité, il devait permettre l'extension et l'amélioration du réseau ou ne voter que des crédits nécessaires aux réparations les plus indispensables. La question fut longuement étudiée par des commissions nommées à cet effet par l'Assemblée Nationale et ensuite par la Chambre; de nombreux rapports furent déposés. C'est d'abord celui de M. Cézanne (1) qui, en 1873, démontrait que les voies navigables constituaient le seul moyen de combattre le

(1) Rapport Cézanne du 20 février 1873. (*Journal officiel*, 1873, page 1235 et s.).

monopole des Compagnies de chemins de fer : «La seule concurrence efficace qui puisse être opposée aux chemins de fer est celle des routes de terre pour les petites distances avec de faibles charges et, pour les grands transports, celle des voies navigables... C'est donc un devoir impérieux pour les représentants du pays de veiller au bon entretien et à l'amélioration des voies navigables, afin d'activer cette concurrence salutaire qui résulte pour les chemins de fer de l'impossibilité d'amener un concert entre des personnes si nombreuses et des instruments de transports si différents».

Telle est encore l'idée émise par M. Clapier dans son discours en 1875 (1) : «Dans le Nord, il y a la concurrence des canaux ; on la redoute et alors on abaisse les tarifs. Malheureusement, à Marseille nous n'avons pas de canaux, nous n'avons aucun moyen accessoire de transport, et on nous applique les tarifs de chemins de fer dans toute leur rigueur. Dans le Nord et dans l'Est, on fait payer les transports de charbon 2 c. 4 en moyenne par t. k. ; à Marseille on nous le fait payer 8 c. jusqu'à 100 k., 5 c. pour les transports de 100 à 200 k. et 4 c. pour ceux qui viennent d'une distance de plus de 300 k.». Le but que l'on devait poursuivre pour permettre le développement de la prospérité économique du pays était l'abaissement du prix de transport. Or, il paraissait bien certain que les canaux pouvaient transporter les marchandises, pour lesquelles le retard dans la livraison n'avait pas d'importance, à des prix que les chemins de fer ne pouvaient pas atteindre. C'est ce que disait M. Cuvinot (2) dans son rapport au Sénat, en 1879 : «Les

(1) Discours Clapier. (*Journal officiel*, mai 1875, page 3606 et s.).
(2) Rapport Cuvinot. (*Journal officiel*, août 1879, page 8397 et s.).

chemins de fer ont, dans divers cas et sous la pression de la concurrence, abaissé à 3 c. le prix de la tonne kilométrique, mais ce tarif de 3 c. appliqué à certaines marchandises est tout à fait exceptionnel et ne laisse sans doute aucun bénéfice à la Compagnie exploitante. Sur un canal bien aménagé, le prix des transports ne dépasse pas 1 c. 5».

M. Krantz (1) évaluait les frais de transport par canaux à 0 fr. 0147 + 0 fr. 0051 de péage, soit au total 0 fr. 0198, et affirmait que les chemins de fer, abstraction faite des péages, ne pourraient jamais atteindre un prix aussi peu élevé. Il concluait en disant que les canaux étaient l'instrument essentiel des transports à bon marché et le pondérateur de la puissance des Compagnies de chemins de fer. En juillet 1874, M. Krantz (2) faisait encore remarquer que les bas prix accordés sur quelques lignes par les Compagnies pouvaient ne pas être définitifs, car celles-ci avaient le droit de relever leurs tarifs, à la condition d'obtenir l'homologation. Ce défaut de fixité, disait-il, était absolument contraire à l'établissement et au fonctionnement de la grande industrie. Les canaux seuls pouvaient transporter à des prix minimes sans que l'industrie ait à craindre d'augmentation dans la suite. M. Krantz abordait aussi, dans ce même rapport, la question de la concurrence entre voies navigables et voies ferrées parallèles. Or, pour lui, cette concurrence n'atteignait les chemins de fer que dans une partie restreinte de leur trafic. On n'avait, pour s'en convaincre, qu'à considérer ce qui se passait entre Paris et la frontière belge, où l'on voyait,

(1) Rapport Krantz. (*Journal officiel*, juin 1872, page 4254 et s.).
(2) Rapport Krantz. (*Journal officiel*, juillet 1874, page 4903 et s.).

malgré la coexistence de voies navigables bien entretenues, les chemins de fer transporter plus de charbon que les canaux. Pour toutes ces raisons, les membres les plus compétents de l'Assemblée Nationale et, avec eux, les représentants de l'agriculture et de l'industrie étaient à peu près unanimes à réclamer des améliorations aux voies navigables et des constructions nouvelles.

M. de Freycinet, ministre des travaux publics, vint donner satisfaction à tous ces vœux par son projet de novembre 1878. Dans l'exposé des motifs (1), il critiquait les arguments de ceux qui affirmaient la supériorité des chemins de fer au point de vue du prix des transports. « Les calculs présentés à l'appui de cette thèse, disait-il, pèchent par la base. En comparant, en effet, dans l'ensemble de leurs résultats le réseau actuel de nos voies navigables et celui de nos chemins de fer, on compare deux choses absolument dissemblables. Les chemins de fer ont accompli jusqu'à ce jour la partie la plus fructueuse de leur œuvre ; ils sont en prospérité, leur fréquentation moyenne s'élève à 600.000 tonnes en assimilant un voyageur à une tonne. Les voies navigables, au contraire, malgré leur grande puissance de transport, ne desservent qu'une fréquentation moyenne de 300.000 tonnes. Nous en avons indiqué les raisons : la défectuosité de notre réseau, sa solution de continuité, ses diversités de type, sont autant d'obstacles presque insurmontables au développement du trafic. Comparer ces deux situations, c'est, qu'on nous passe le mot, comparer un homme malade à un homme bien portant. C'est vouloir tirer d'un état de choses anormal la même conclusion

(1) *Journal officiel*, novembre 1878, p. 11089.

que d'un état de choses régulier.... Mais si l'on compare des voies se trouvant dans des conditions analogues, ce qu'il est jusqu'à un certain point possible de faire dans la région du Nord, on trouve que le prix des transports d'une tonne sur le réseau des chemins de fer du Nord est un peu plus du double de ce qu'il est sur les canaux».

Par ce projet de loi, M. de Freycinet se proposait de porter remède à toutes les imperfections de nos voies navigables que des études récentes avaient mises à jour Il ne faisait dans son projet, comme il le dit lui-même au Sénat, que constater, en quelque sorte, les résultats auxquels avaient été conduites les commissions parlementaires qui avaient étudié la question (Rapports Krantz et Hubert-Delisle), et, pour les détails, il adoptait les conclusions des commissions régionales constituées à cet effet et du Conseil supérieur des ponts et chaussées. Ce projet n'avait pas pour but d'engager l'avenir : C'était un simple classement et chacune des entreprises qui y étaient inscrites ne pourrait être mise à exécution qu'après une étude approfondie et après une loi spéciale à chacune d'elles. M. de Freycinet se proposait l'unification du réseau et l'organisation des grandes lignes de navigation allant d'une extrémité à l'autre du territoire. Il établissait la distinction des voies navigables en lignes principales et lignes secondaires. Les premières devaient toutes avoir les dimensions minimum indiquées dans le projet. Le canal type adopté fut celui qui était en usage sur la partie la plus fréquentée du réseau : sur les canaux du Nord dont les dimensions permettaient le passage à pleine charge de la péniche flamande (bateau de 300 tonnes). Ses dimensions étaient de 5 m. 20 de largeur, 38 m. 50 de longueur d'écluse, 2 m. de profondeur et 3 m. 70 de

hauteur libre sous les ponts. Les secondes pourraient au contraire avoir des dimensions quelconques.

Il était, en outre, établi une autre différence entre les lignes principales et les lignes secondaires : Les unes et les autres appartiendraient au domaine public national, mais tandis que les lignes principales devraient, dans tous les cas, être administrées directement par l'État, les lignes secondaires pourraient, sans inconvénient, être concédées à des particuliers ou à des associations pour un temps limité : de telles concessions devaient cependant n'être faites qu'avec une grande réserve et pour des tronçons isolés non susceptibles d'être classés dans la suite comme lignes principales. Quant aux canaux et rivières actuellement concédés (il en existait 748 k.), le projet en prévoyait le rachat dans un avenir prochain, dès que les ressources du budget et les circonstances le permettraient.

Tel était le projet de M. de Freycinet. Pour son auteur, l'unification et l'homogénéité données aux voies navigables auraient pour effet d'assurer une diminution du prix des transports et par là même un développement de la prospérité générale du pays. Cette prospérité se traduirait elle-même par l'augmentation du trafic sur toutes les voies existantes et par l'amélioration des conditions offertes à notre marine marchande grâce à la création des frets de sortie. Ce projet de loi, adopté par la Chambre, devint la loi du 6 août 1879.

L'activité de M. de Freycinet s'étendit aussi aux chemins de fer: En effet, à la même époque, fut votée la loi du 17 juillet 1879 qui adoptait le classement de 10.000 k. de voies ferrées à construire. Les sommes nécessaires à l'exécution de tous les travaux projetés (canaux, chemins de fer, ports maritimes) s'élevaient, d'après

les prévisions, à 5 milliards que l'on comptait dépenser en dix ans.

Il serait logique d'étudier ici l'exécution de ce programme et les avantages que la France en a retirés ; mai il m'a paru préférable d'indiquer avant un fait qui, au point de vue chronologique, se place dans cette période et qui a contribué dans une large mesure à l'augmentation du trafic des voies navigables que nous constaterons dans les années suivantes : je veux parler de la suppression des péages. Nous avons vu précédemment que si, jusqu'à la fin du 1er Empire, les péages avaient été spécialement affectés à la voie navigable sur laquelle ils avaient été perçus, en 1814, au contraire, on en avait inscrit le produit au budget des recettes au même titre que les impôts de toute nature que percevait l'État. Cette disparition de la spécialisation avait eu cette conséquence de faire considérer par tous les droits de navigation comme une charge imposée par l'État aux transports par eau pour payer les dépenses générales prévues au budget. La pensée que ces droits n'étaient que la rémunération des capitaux employés pour la construction des canaux tendait de plus en plus à disparaître. Aussi, lorsque la taxe de 5 o/o sur les transports par petite vitesse eut été supprimée, les partisans de la batellerie demandèrent, comme compensation, la suppression des droits de navigation à partir du 1er octobre 1880. Voyons quels étaient les arguments de M. Guyot (1), auteur de l'amendement à la loi des finances de 1880 tendant à ce but : « Depuis que vous avez supprimé la taxe de 5 o/o sur la petite vitesse, la batellerie succombe dans une lutte inégale;

(1) Discours Guyot. (*Journal officiel*, août 1879, page 7978 et s.).

chaque jour un bateau disparaît et n'est plus remplacé, chaque jour, les chemins de fer voient s'approcher le moment désiré, attendu, où ils pourront mettre la main sur notre industrie et la rançonner à merci..... Sauver la batellerie de la ruine qui la menace est donc un intérêt général supérieur..... Mais, dira-t-on, les chemins de fer en souffriront et notre garantie d'intérêt s'accroîtra. Non, Messieurs, d'abord les deux réseaux les plus intéressés, le P.-L.-M et surtout le Nord, ne touchent pas de garantie d'intérêt, ensuite ce que les chemins de fer enlèvent aux canaux ne leur rapporte rien et use inutilement le matériel. Ils ne font cette concurrence à la navigation que dans l'espoir de tuer la batellerie avant que les grands travaux soient terminés..... La batellerie se meurt et elle sera morte quand le magnifique réseau qu'on lui promet sera réalisé..... La taxe de navigation qu'on vous dit être minime est de 12 à 20 o/o du fret; elle est de 5 millimes pour les marchandises de 1re classe et de 2 millimes pour celles de 2e par t. k.; mais ce que l'on ne vous dit jamais, c'est que cette taxe subit l'augmentation de 2 décimes 1/2, ce qui fait 6 millimes 1/4 d'un côté et 2 millimes 1/2 de l'autre. Eh bien, savez-vous ce que cela représente pour un bateau de houille de de 260 tonnes venant du Pas-de-Calais? 213 fr. sur 1800 fr. de fret, soit 12 o/o ». M. Krantz (1), en 1872, avait déjà montré les avantages de cette suppression des péages lorsque, parlant du défaut de rémunération du capital employé à la construction des canaux, il disait : « Le réseau des voies navigables reste l'instrument essentiel des transports à bon marché et le pondérateur

(1) Rapport à l'Assemblée Nationale. (*Journal officiel*, juin 1872, p. 4254 et s.).

utile, même nécessaire de la puissance des voies ferrées. Ainsi se légitime le sacrifice que l'on fait, en renonçant à tirer aujourd'hui un profit direct de l'énorme capital que représentent les canaux. Grâce à ce sacrifice plus apparent que réel, les chemins de fer sont amenés à abaisser le prix et à constituer des conditions de transport dont notre agriculture et notre industrie retirent les plus grands avantages ». Quant à la perte qui devait en résulter pour le budget, elle ne devait pas être excessive, car les péages ne rapportaient au trésor que 4.173.000 fr., desquels il fallait déduire les frais de perception qui étaient considérables. L'amendement Guyot, tendant à la suppression des droits à partir du 1er octobre 1880, fut adopté. Quelque temps après, le gouvernement voulut avancer la date à partir de laquelle les droit de navigation devaient cesser d'être perçus, et il déposa dans ce but un projet de loi : ce projet devint la loi du 20 février 1880 supprimant immédiatement les droits de navigation. Ainsi, à partir de 1880, il ne fut plus perçu de péages que sur les voies encore concédées. C'était :

1° Rivières	Lez canalisé	10 kil.
2° Canaux	Midi (1)	280
	Latéral à la Garonne	213
	Beuvry	3
	Bourgidou	11
	Lunel	9
	Canaux de Paris	120
	Sambre à l'Oise	67
	Souchez canalisé	3
	Sylvéréal	9
	Vassy à Saint-Dizier	23
		748 kil.

(1) Le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne ont été rachetés par l'État.(Loi du 27 novembre 1897 autorisant le rachat de ces concessions à partir du 1er juillet 1898).

Les péages perçus sur ces voies ne pouvaient porter d'entraves trop considérables à la navigation, car les sections qui y étaient encore soumises étaient assez courtes et la charge imposée à chaque transport était relativement minime.

En 1880, la situation était donc la suivante : Il existait un réseau de 10.940 kilomètres de voies navigables auxquelles des améliorations nombreuses allaient être apportées, et, pour permettre à l'industrie de prospérer, l'Etat venait de prendre à sa charge la totalité des frais de construction et d'entretien de ces voies.

CHAPITRE IV

Exécution du programme Freycinet. — Ses résultats au point de vue de l'augmentation du trafic sur les voies navigables.

Nos désastres de 1870 avaient épuisé toutes nos ressources, et c'est à peine si, exception faite de l'emprunt destiné à la construction du canal de l'Est, les allocations budgétaires en faveur des voies navigables atteignaient annuellement 12 millions. Mais, en 1879, au moment où venait d'être votée la loi de classement proposée par M. de Freycinet, la France était dans un état de prospérité exceptionnelle ; malgré cela, il ne pouvait être question de prélever sur les ressources ordinaires du budget les sommes annuellement nécessaires à l'exécution du vaste programme dont nous avons parlé précédemment. On fut donc obligé de recourir au budget extraordinaire alimenté par des emprunts (rentes 3 o/o amortissables créées par la loi du 11 juin 1878).

Avec le budget de 1879, les allocations budgétaires commencent à augmenter et en 1880 elles atteignent 65 millions pour les voies navigables. A cette époque, l'administration ordonna une nouvelle évaluation des dépenses que devait entraîner l'exécution des travaux projetés, et elle s'aperçut que le chiffre de 1 milliard admis en 1879 devait être presque doublé (1) ; or, en 1883, se

(1) Une constatation semblable était faite par les prévisions des dépenses nécessitées par la construction de nouvelles voies ferrées.

produisait une crise industrielle très grave et l'on se demandait, non sans raison, en présence de la diminution constatée dans les recettes budgétaires s'il n'était pas nécessaire de renoncer à l'emprunt et de restreindre assez les dépenses pour que le budget ordinaire pût à lui seul les supporter. Dès 1884, une fraction importante du programme fut abandonnée, et les dépenses prévues furent réduites de 894 millions (1) (87 millions pour les rivières et 807 millions pour les canaux). On décida de n'entreprendre, à moins d'une utilité absolue, aucune construction nouvelle tant que la plupart des travaux en cours n'auraient pas été achevés.

En même temps, les allocations budgétaires, qui en 1883 avaient atteint 94 millions sont réduites et en 1887 elles ne sont plus que de 16 millions de francs. Enfin, en 1888, on réussit à réduire assez les dépenses pour pouvoir supprimer le budget extraordinaire. Depuis cette époque, les crédits ont diminué annuellement. En 1892 ils étaient encore de près de 15 millions, en 1900 ils ne s'élevaient plus qu'à 12.050.000 francs. Enfin à l'heure actuelle le programme Freycinet, tel qu'il a été réduit en 1884, est sur le point d'être achevé. D'après M. Baudin (2) il sera terminé en 1904.

Les sacrifices de la France en faveur des voies navigables lui ont permis de donner à son réseau l'unité et l'homogénéité qui lui faisaient défaut en 1879. La longueur des voies ayant les dimensions prescrites par la

---

(1) Rapport Félix Faure. (*Journal officiel*. Annexes. Chambre 1888. Session extraordinaire, page 83).

(2) Projet de loi Baudin. (*Journal officiel*. Annexes. Chambre 1901, page 141).

loi Freycinet de 1879 a quadruplé ainsi que l'indique la statistique suivante :

Années	Fleuves et rivières	Canaux	Total
1878.....	996	235 (1)	1231
1887.....	1809	1747	3556
1894.....	1940	2177	4117
1901.....	2106	2633	4739

Les principales voies naturelles, le Rhône, la Saône, la Marne, la Seine, ont eu leur cours amélioré. Sur le Rhône, on est parvenu à assurer une profondeur d'eau en étiage de 1 m. 15 au minimum ; la Saône, la Marne et la Seine ont été canalisées. Enfin, sur les 2.633 k. de canaux ayant les dimensions prévues au programme Freycinet, 646 k. ont été entièrement construits depuis 1879. Si nous considérons maintenant la longueur du réseau fréquenté, nous voyons qu'elle a considérablement augmenté : De 10.940 k. en 1879, elle a atteint 12.094 k. en 1901, soit près de 1.150 k. de voies navigables qui ont été ouvertes à la batellerie dans ces dernières années.

Les sacrifices faits par la France en faveur des voies navigables n'ont pas été inutiles ; leur trafic a suivi en effet une progression constante, ainsi que le constate la statistique ci-après (2) :

---

(1) M. Kaufmann (page 842) donne 463 k. comme longueur des canaux ayant les dimensions prescrites en 1879. Le chiffre de 235 k. est plus exact, car sur les 463 k , 228 avaient alors des écluses n'ayant pas les dimensions réglementaires.

(2) Kaufmann; Ouvrage cité, page 848. — Colson; Transports et tarifs, page 129.— *Revue politique et parlementaire,* année 1900, tome 26, page 594, et année 1902, tome 34, page 356.

Années	Millions de t. k.	Parcours moyen	Poids total des embarquements Nombre de 1000 t.
1847.....	1.813	»	»
1860.....	1.901	»	»
1880.....	2.007	»	»
1881.....	2.174	110 k.	19.740
1886.....	2.798	133 k.	21.050
1896.....	4.191	140 k.	29.530
1899.....	4.489	136 k.	32.950
1900.....	4.675	144 k.	32.450
1901.....	4.380	144 k.	30.340

Ainsi, tandis que, de 1847 à 1880, le tonnage kilométrique n'avait pas dépassé 2 millions de t. k., dès 1881, nous le voyons augmenter et en 1900 il atteint 4.675 millions de t. k. (en 1901 il n'a été que de 4.380 t. k. par suite de la crise industrielle qui s'est produite cette année là). Cette progression provient à la fois de l'augmentation du parcours moyen (qui s'est produite jusqu'en 1886) et aussi de celle du poids des marchandises embarquées. En outre, les statistiques nous indiquent que les lignes principales ont reçu de 77 à 83 o/o du poids total des marchandises embarquées et que leur trafic représente 91 à 96 o/o du tonnage kilométrique total. Sur 16.700 k. de voies navigables, nous dit M. Colson (1), 12.000 tout ou plus donnent lieu à une navigation effective, et 6.000 environ, constituant les lignes principales, reçoivent les 19/20 du trafic.

Pendant ces 30 dernières années, l'État a dépensé aussi sans compter pour ses chemins de fer. En 1883, à la suite de la crise économique dont nous avons parlé,

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 126.

le gouvernement renonça à construire lui-même toutes les voies ferrées projetées, et les concéda aux six grandes Compagnies, auxquelles il promit de payer l'infrastructure des voies, moins 25.000 fr. par kilomètre, qu'il laissait à leur charge, et il garantit de nouveau aux prêteurs les intérêts et l'amortissement du capital. Grâce à ces sacrifices, la longueur des voies ferrées, qui était de 21.435 k. (1) en 1878, atteignit 37.423 k. en 1898. Leur trafic s'est élevé pendant cette même période de 9 millions à 15 millions de tonnes kilométriques. Malheureusement, les Compagnies ont été obligées de recourir à la garantie d'intérêt. Au 31 décembre 1898 (2), l'État avait avancé aux Compagnies 840.682.426 fr., non compris les 150 millions que la Compagnie P.-L.-M. a remboursés à l'État en 1897.

En résumé, pendant ces 20 dernières années, la France a fait des sacrifices considérables pour améliorer toutes ses voies de transport; grâce à cette politique, l'industrie et le commerce ont prospéré et les transports sur les deux voies concurrentes se sont rapidement accrus.

(1) KAUFMANN. — Ouvrage cité, page 848.
(2) KAUFMANN. — Ouvrage cité, page 352.

CHAPITRE V

Comparaison entre les voies navigables françaises et allemandes

En France, la longueur du réseau de voies navigables fréquentées était, nous l'avons vu, de 12.094 k. à la fin de 1901. Les 2/5 du réseau, soit 4.851 k. (1), sont des voies artificielles. Cette proportion s'accroît encore si l'on ne considère que les voies principales : sur une longueur totale de 4.739 k. (2), 2.633 k., soit les 5/8, sont des canaux.

Le réseau allemand diffère surtout à ce point de vue du réseau français. En effet, il a une longueur de 14.100 kilomètres (3), soit 11.600 k. de fleuves et 2.500 k. de canaux (10.500 k. seulement sont fréquentés). Ainsi, la France et l'Allemagne ont des réseaux de voies navigables d'une longueur à peu près égale, mais tandis que nous n'avons que 64 o/o de voies naturelles, chez nos voisins la proportion est de 83 o/o. La différence est encore plus grande si nous considérons que les voies naturelles absorbent en Allemagne les 4/5 du trafic, et qu'en France elles n'en retiennent que les 2/5.

Le motif de cette différence n'apparaît pas à première

---

(1) Statistique de la navigation intérieure, 1901, page 9.

(2) Statistique de la navigation intérieure, 1901, page 11.

(3) A. Mange. — Les voies navigables en Allemagne, page 7 (*Revue des Deux Mondes* de février 1902).

vue. En effet, l'Allemagne est traversée par des fleuves qui coulent du Sud au Nord et qui, en général, sont presque parallèles.

Deux fleuves prennent à eux seuls les deux tiers du trafic : Ce sont le Rhin (693 k.) et l'Elbe (720 k.). Puis viennent l'Oder, l'Ems, la Weser, la Vistule, la Pregel, la Memel. La France est aussi merveilleusement dotée par la nature, et si nous remarquons que les fleuves français au lieu d'être parallèles traversent le territoire dans toutes les directions, il semblerait à première vue que nos voisins sont moins favorisés que nous par la nature. Malheureusement, les fleuves français, à part la Seine, ne sont pas comparables aux fleuves allemands au point de vue de leur navigabilité. Le tableau suivant emprunté à M. Paul Müller (1) établit nettement la différence qui existe entre les deux pays :

Fleuves	Distance de l'embouchure à laquelle on rencontre une altitude de 100 mètres
Rhône	215k
Garonne	360
Loire	398
Weser	399
Oder	524
Seine	556
Rhin	621
Elbe	662

Ces chiffres montrent, mieux que ne le ferait tout commentaire, la supériorité des fleuves allemands sur les fleuves français. Mais, à cette considération tirée de la rapidité du cours, s'en ajoute une autre qui rend plus

(1) *Journal des Economistes*, année 1888, tome 42, page 63.

sensible la différence. Tandis qu'en France le débit des hautes eaux est souvent 100 fois plus fort que le débit d'étiage et l'est même 300 fois pour la Loire, en Allemagne, pour le Rhin, le débit des hautes eaux ne dépasse pas le débit d'étiage 14 fois à Bâle et 7 fois à la frontière hollandaise. Ces avantages sont considérables : en effet, tandis qu'en France la vitesse du courant s'oppose à l'emploi de remorqueurs sur quelques voies naturelles, tandis que, chez nous, certains fleuves (Loire) n'ont pas en étiage la hauteur d'eau nécessaire à la navigation, l'Allemagne au contraire a des fleuves qui permettent toute l'année l'utilisation de puissants remorqueurs et de chalands qui sur le Rhin atteignent une capacité de 2100 tonnes.

L'Allemagne, si remarquablement servie par la nature, n'a eu qu'à améliorer ses voies naturelles et à s'efforcer de les réunir par des canaux transversaux. Cette seconde partie de son programme a été pendant longtemps jugée impossible pour toute la région de l'Ouest, où les bassins sont séparés par des chaînes de montagnes; de plus, au point de vue politique, l'Allemagne Occidentale était divisée en un grand nombre d'Etats rivaux, ce qui rendait bien difficile la réalisation des projets de ce genre. A l'Est, au contraire, ces obstacles n'existaient pas et on a pu dès les XVII[e] et XVIII[e] siècles relier les fleuves par des canaux (canal Finow entre l'Oder et la Havel, canal Frédéric Guillaume entre l'Oder et la Sprée, canal de Bromberg joignant la Vistule à l'Oder, canal de Plaue réunissant l'Elbe à la Havel). A l'Ouest, dans ces dernières années, on a construit le canal de Dortmund à l'Ems destiné à relier le bassin de la Ruhr aux ports allemands de la mer du Nord et à détourner ainsi des ports belges et hollandais le trafic provenant de la région industrielle

du Rhin. Ce canal, qui a 252 k., permet le passage de bateaux de 600 à 750 tonnes. Actuellement, l'Empereur a essayé deux fois sans succès d'obtenir du Reischtag les crédits nécessaires à la construction du canal destiné à relier le Rhin à l'Elbe.

Mais si la nature nous a moins favorisés que nos voisins, nous avons, grâce à des sacrifices considérables, donné à notre réseau un développement qui le rend comparable à celui de l'Allemagne. La statistique de l'Empire de 1894 (1) nous donne à ce sujet les indications suivantes :

Voies accessibles aux bateaux calant 1m75.....	1.807k500
— — 1m50	2.851k930
— — 1m00	7.098k360
— — 0m75	599k400
— — moins de 0m75.	1.254k390
Total.....	13.611k580

En Allemagne il n'existe donc, à première vue, que 1807 k. 500 de voies navigables comparables à nos 4739 k. de voies principales dont le mouillage minimum est de 2 m., et sur ces 1807 k. il y a 1493 k. de fleuves, soit 82 o/o. Mais en France, nos écluses sont en général de dimensions insuffisantes pour permettre le passage de bateaux d'un fort tonnage. Aussi, par suite de cette circonstance, on peut en outre comparer aux voies principales de la France les 2851 k. 930 classées dans la seconde catégorie, ce qui met les deux pays dans une situation presque identique.

Enfin, si nous comparons les résultats obtenus, nous

(1) KAUFMANN. — Ouvrage cité, page 837.

voyons qu'en France en l'année 1899, le poids total des embarquements sur les voies navigables (1) a été de 33 millions de tonnes, tandis qu'en Allemagne il a été de 33 millions 400.000. Mais si l'on considère que le tonnage total des marchandises transportées par eau et par rails est en France de 125 millions et de 341 millions en Allemagne, on voit que la part de la navigation est ici de 22 o/o et de 9 o/o seulement en Allemagne. En 1875, elle était de 18 o/o chez nous et de 12 o/o chez nos voisins. Ainsi, dans ces 25 dernières années, il y a eu en France progression des transports par eau même à ce point de vue, tandis qu'en Allemagne, ceux-ci n'ont pas suivi l'essor rapide des transports par chemin de fer.

Si nous comparons au contraire le tonnage kilométrique (2), nous voyons qu'en Allemagne, en 1899, il était de 10.700 millions, tandis qu'en France il était de 4.489 millions. Mais cela tient exclusivement, dit M. Mange, à la différence du parcours moyen des marchandises qui est de 320 k. en Allemagne et de 136 k. en France en 1899, et cette différence provient elle-même de ce que les deux pays n'ont ni la même configuration géographique, ni la même répartition des richesses minières et agricoles, ni les mêmes conditions d'existence. Si nous comparons le tonnage kilométrique par eau au trafic total de chacun des pays, nous voyons qu'en Allemagne la part de la batellerie, qui était de 22 o/o en 1895, a atteint 25 o/o en 1898, tandis qu'en France nous constatons une progression plus lente (22 o/o en 1895,

(1) MANGE. — Ouvrage cité, page 15.

(2) LAFFITTE. — Concurrence entre voies ferrées et voies navigables, page 6, et MANGE ; Ouvrage cité, page 15.

23 o/o en 1898). Ainsi, au point de vue du trafic kilométrique, l'Allemagne et la France doivent être à l'heure actuelle presque placées sur le même rang.

En résumé, la part prise dans les transports par chacune des deux voies concurrentes semble être plus favorable à la batellerie en France qu'en Allemagne ; mais tandis qu'en France le parcours moyen est sensiblement le même sur les deux voies (141 k. sur les voies navigables en 1898 et 129 k. sur les voies ferrées la même année), en Allemagne il est bien plus grand sur les voies navigables que sur les chemins de fer.

Et comme conclusion à toute cette étude historique, nous dirons que, depuis le commencement de ce siècle, la France a fait sans cesse des sacrifices nouveaux pour permettre l'extension et l'amélioration du réseau des voies navigables. Dans ces trente dernières années elle a cherché à donner au réseau l'unité et l'homogénéité qui lui manquaient. Ce programme est à l'heure actuelle presque achevé. Grâce à ces efforts, la France, moins favorisée par la nature que l'Allemagne, a aujourd'hui un réseau absolument comparable à celui dont est dotée celle-ci.

DEUXIÈME PARTIE

L'organisation actuelle des transports sur les voies navigables en France

---

CHAPITRE PREMIER

La batellerie

Le but poursuivi pendant ces 25 dernières années a été, nous l'avons vu, de donner aux voies principales les dimensions nécessaires pour permettre le passage de la « péniche flamande ». Le bateau-type (1) ainsi dénommé, en usage dans le Nord, a les dimensions suivantes : 34 m. 50 à 38 m. 50 de longueur, 5 m. de largeur et 2 m. 30 de profondeur. Il peut porter 300 tonnes avec 1 m. 80 d'enfoncement et 375 tonnes à pleine charge. Il coûte environ 15.000 fr. et sa durée moyenne est de 30 années. Sa forme rectangulaire avec fond presque plat lui permet d'utiliser le mieux possible les écluses qui sont très nombreuses sur les canaux. En 1897, il existait 5.900 péniches de 300 tonnes et 2.850 de 200 à 300 tonnes ; elles étaient presque toutes en bois, un millier à peine étaient en fer. Presque tout ce matériel appartenait

---

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 109 et s.

à de petits propriétaires qui conduisaient eux-mêmes leurs chalands. M. Félix Faure (1), en 1893 nous disait que sur les 15.295 bateaux ordinaires tant français qu'étrangers recensés en 1891, plus de la moitié, exactement 8.460, étaient conduits par leurs propriétaires, et que c'était dans la catégorie des plus forts tonnages (bateaux de plus de 200 tonnes) que cette proportion était la plus élevée: leur nombre atteignait alors 71 o/o du total de l'effectif de cette catégorie et 79 o/o si l'on ne considérait que les bateaux français. Les grandes entreprises de transports et les Compagnies de navigation ne représentaient donc qu'une infime partie des intérêts engagés sur les voies navigables.

Cette division de la propriété entraîne une concurrence très vive et, comme conséquence, un abaissement des prix du fret à la somme strictement nécessaire pour permettre au batelier et à sa famille de vivre. Mais malheureusement, à côté de cet avantage, cet état de choses présente de sérieux inconvénients : il constitue d'abord un obstacle évident à l'organisation rationnelle des services d'exploitation proprement dits. En effet, ces modestes bateliers, dispersés sur tout le territoire, ne peuvent se grouper comme l'exigeraient leurs intérêts, et cependant ils ne sauraient compter que sur eux-mêmes, car les personnes non intéressées ne veulent pas risquer leurs capitaux dans l'organisation d'un service public qui ne saurait donner que des bénéfices peu importants.

M. Yves Guyot (2), dans l'exposé des motifs du projet

---

(1) Rapport Félix Faure. (*Journal officiel.* Annexes. Chambre 1893, page 265).

(2) *Journal officiel.* Annexes. Chambre 1890, page 1566.

de loi de 1890, nous montrait la situation déplorable où se trouvait la batellerie par suite de ce défaut d'organisation : «Excepté dans quelques centres où la batellerie est exceptionnellement active, le batelier, après avoir péniblement et lentement opéré son déchargement, se trouve trop souvent dépourvu d'informations pour trouver un nouvel affrètement. Que de fois, après avoir vainement attendu sur place une occasion de fret, ne se voit-il pas réduit à s'en aller dans une direction quelconque grossir le nombre de bateaux vides qui cherchent comme le sien leur emploi, alors qu'au même moment, dans une autre direction, les négociants manquent de bateaux à affréter... Même pour la navigation entre le Nord et Paris, c'est-à-dire entre les deux marchés les plus importants du réseau, le temps perdu à chacun des points extrêmes est en moyenne de 15 à 20 jours, soit 30 à 40 jours pour chaque voyage; il dépasse ainsi beaucoup la durée du voyage qui, pour 300 k., est pourtant encore d'une vingtaine de jours par suite de l'imperfection de la traction». Cette situation nous est exposée d'une façon plus saisissante encore par M. Paul Léon (1) : «Le batelier quitte Paris à vide, s'en va à l'aventure, errant le long des canaux à la recherche d'un chargement. Il se met en rapport avec un affréteur qui lui procure un client. Il est des affréteurs fort honorables ; mais ceux-là mêmes prélèvent une commission assez forte; il en est d'autres qui retiennent le marinier dans des auberges hospitalières et leur avancent de l'argent moyennant un intérêt de 100 à 250 o/o. Sur les frais de voyage de Denain à la Villette estimés 200 fr., la commission d'affrètement est de 60 fr., mais la somme

(1) *Revue de Paris*, janvier 1902, page 336

que l'affréteur réussit à enlever au marinier est de 100 à 150 fr. Le mal a empiré depuis qu'une nuée de ces courtiers, chassés du bassin de Charleroi, est venue s'abattre sur nos rivages».

Cette division de la propriété n'a pas seulement ce résultat, elle met aussi le batelier à l'entière disposition de l'expéditeur ou du destinataire qui bien souvent immobilisent sans profit son capital et son travail. M. Félix Faure (1), dans son rapport de 1893, nous donnait les renseignements suivants qui nous montrent combien ce défaut d'organisation est préjudiciable à la batellerie. Au 16 mai 1891, le recensement a constaté qu'il y avait en France :

7540 bateaux en route, dont 5393 chargés et 2147 vides ;
8385 bateaux en stationnement, dont 2675 en cours de chargement et 3914 vides attendant un charge ment, 1796 chargés servant de magasin.

Ainsi, à cette époque, le tiers de l'effectif était en route chargé et plus de la moitié était en stationnement. Dans le même rapport, M. Félix Faure tire, de la comparaison entre le tonnage des marchandises annuellement transportées et la capacité totale du matériel, la conclusion que la batellerie n'utilise par an que 8 fois et demie la capacité de son matériel (les chemins de fer l'utilisent 40 fois). Et, comme le disait M. Yves Guyot (2) en 1890, si on calcule le parcours moyen d'une péniche, on voit qu'il n'est que de 1139 k.; or, en comptant 2 mois de chômage et 10 jours de stationnement à chaque voyage,

(1) *Journal officiel*, Annexes. Chambre 1893, page 265.
(2) *Journal officiel*. Annexes. Chambre 1890, p. 1565.

on trouve que chaque péniche a effectué ses 1139 k. en 220 jours, soit une vitesse moyenne de 5 k. par jour. Ce simple calcul montre combien sont considérables les pertes de temps subies par le batelier. Cette situation doit d'autant plus appeler l'attention des pouvoirs publics que la voie concurrente s'est très perfectionnée à ce point de vue. C'est ce que nous dit M. Fleury (1) dans son rapport au 5e Congrès international de la Navigation intérieure : «Mais c'est surtout par le manque d'organisation commerciale, entraînant de longues pertes de temps et une très insuffisante utilisation, que la batellerie affermit encore son infériorité vis-à-vis des chemins de fer. Ceux-ci, il faut le reconnaître, se sont perfectionnés et très perfectionnés, pendant que la batellerie restait stationnaire. Les locomotives traînent aujourd'hui 400 tonnes utiles sans exiger ni plus de combustible ni plus de personnel qu'autrefois pour 200 tonnes.... En dépit de toutes les raisons scientifiques pour qu'il en soit autrement, les frais de traction des marchandises sur les chemins de fer ne sont pas beaucoup plus élevés que ceux du halage. Mais, je viens de le rappeler, c'est en violation des lois naturelles constatées par la science, que la mauvaise organisation de la batellerie, et, j'aurai le courage de le dire, sa routine, sa méfiance des nouveaux procédés, sa répugnance aux changements d'habitude, ont fait naître et laissent subsister cette trop choquante anomalie. La batellerie a, pour subsister encore, l'obligation de se modifier : qu'elle perfectionne son bateau, qu'elle améliore sa traction, ce sera déjà beaucoup ; mais surtout,

(1) Fleury. — Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer, p. 16.

qu'elle utilise mieux son temps, en route, et dans ces séjours quelquefois si prolongés faits à la recherche d'un fret ; qu'on l'y aide, comme le demandait déjà à Francfort un membre éminent du Congrès actuel en réduisant au minimum la durée des éclusages et des chômages.... Par un meilleur emploi du temps, la batellerie sera sûre d'arriver ainsi à maintenir et à agrandir ses affaires. Elle aura servi l'intérêt général en même temps que le sien. Cela vaudra peut-être mieux que de porter de temps à autre aux pieds des pouvoirs publics le vœu, que Bastiat eût appelé anti-social, de voir supprimer, avec les tarifs à prix réduits des chemins de fer, une importante concurrence».

L'Allemagne est, à ce point de vue, dans une situation tout autre : La plus grande partie des chalands appartiennent à des sociétés puissantes ; les petits bateliers, qui, comme en France, n'ont pour toute fortune que le modeste bateau sur lequel ils vivent avec leur famille, sont en très petit nombre et ils tendent à disparaître. Pour se défendre contre la concurrence des Compagnies de navigation, ils se sont syndiqués et cependant ils ne peuvent vivre à côté de leurs puissants adversaires. Dans une réunion de petits bateliers (1), tenue à Neu-Zittau le 13 février 1898, pour protester contre l'agrandissement de la voie navigable de Berlin à Stettin, M. Otto, directeur de «l'Association des bateliers allemands», déclara que la construction des canaux de grande dimension abaissait tellement le prix des transports que les petits bateliers dont la situation est déjà mauvaise ne pourront plus subsister, et il ajoutait qu'en particulier ceux de l'Elbe

(1) Thèse Jaunez. Paris 1900, page 101 et s.

s'étaient déjà tellement endettés, à force de lutter contre les grandes Compagnies, qu'il ne peut plus être question pour eux de la propriété de leurs bateaux.

La lutte est d'autant plus difficile pour les petits bateliers que les Compagnies allemandes de navigation intérieure sont très puissantes. Il existe une ou plusieurs Compagnies sur chaque grand fleuve : La plus grande Compagnie du Rhin possède 6 remorqueurs à roue, 6 remorqueurs à hélice, 59 chalands en fer d'une capacité totale de 60.000 tonnes. Sur l'Elbe, la plus puissante Compagnie possède une chaîne de touage de 730 k. et une autre chaîne de 127 k. ; elle a 31 toueurs, 10 remorqueurs à roue, 9 vapeurs à marchandises, 6 vapeurs de port, 157 chalands dont 86 en fer. Ces exemples montrent la puissance de ces Compagnies qui sont appelées dans la suite à se disputer le monopole de la navigation intérieure dans les différentes parties de l'Empire. Ces Compagnies peuvent s'organiser facilement pour une bonne exploitation commerciale et l'Allemagne n'a pas à regretter une aussi mauvaise utilisation du matériel que celle que nous avons constatée en France. Les petits bateliers, eux-mêmes, se sont syndiqués et cette union leur permet de ne pas être, comme les nôtres, à la merci d'affréteurs de profession ou d'expéditeurs n'ayant aucun souci de leurs intérêts et de ceux des bateliers.

Au point de vue de la batellerie, il y a une autre différence essentielle entre la France et l'Allemagne. Tandis que chez nous, nous l'avons vu précédemment, les canaux ne permettent en général le passage que de la péniche flamande de 300 tonnes, l'Allemagne au contraire a des bateaux d'un tonnage bien supérieur. Sur le Rhin, leur capacité moyenne varie entre 755 tonnes et 2100 tonnes ; on a même vu à Ruhrort un chaland jau-

geant 2250 tonnes. Sur l'Elbe et la Weser, les bateaux ont une capacité moyenne de 300 tonnes; cependant quelques chalands de 1000 tonnes remontent l'Elbe jusqu'à Magdebourg. Sur l'Oder, la Vistule, le Danube, on trouve de nombreux bateaux jaugeant 400 tonnes. On tend, en général, a adopter en Allemagne un bateau type de 600 tonnes ayant les dimensions suivantes: longueur 64 mètres, largeur 8 mètres, hauteur 2 m. 40, enfoncement 1 m. 80.

L'Allemagne et la France sont donc, au point de vue de la batellerie, dans des conditions différentes; la concentration de la propriété, qui existe chez nos voisins, leur permet une bien meilleure utilisation du matériel que celle que nous avons constatée en France. Des voies naturelles très larges leur permettent l'emploi de bateaux d'un fort tonnage inutilisables chez nous.

En France, le défaut d'entente entre les intéressés, la dispersion des efforts particuliers ont eu pour résultat de laisser la batellerie dans un état presque stationnaire et, tandis que nous dépensions sans compter pour donner à notre réseau l'unité et l'extension désirables, le gouvernement n'a peut-être pas assez songé à donner à l'initiative privée les encouragements nécessaires pour obtenir une meilleure utilisation des voies existantes.

CHAPITRE II

La traction

En France, la presque totalité des bateaux ne dispose d'aucune force motrice et les modes de traction employés consistent dans le halage, le remorquage et le touage.

Le halage est fait encore à col d'homme sur les petits canaux reliant le centre de la France à la Seine et à la Saône. Il est absolument interdit, à cause de sa lenteur, par les règlements de police des canaux de la région du Nord et de l'Est. En effet, ce procédé, tout à fait primitif, ne permet de donner aux bateaux qu'une vitesse de 1 à 2 k. à l'heure, et une telle lenteur gênerait la circulation dans ces régions où le trafic est très important. Le halage à col d'homme est cependant économique, lorsqu'il s'agit de bateaux de peu de valeur qui sont halés par le batelier et sa famille ; au contraire il devient onéreux si celui-ci est obligé d'employer souvent des ouvriers supplémentaires. Il revient même à plus de 1 centime par tonne kilométrique lorsqu'il est appliqué à de grands bateaux.

Le halage par chevaux est en usage sur les canaux du Nord et de l'Est. Les bateaux sont ordinairement halés seuls au moins lorsqu'ils sont chargés : l'attelage de traction se compose d'une courbe (assemblage de 2 chevaux) ; il faut parfois 4 courbes (8 chevaux) à la remonte sur les fleuves. La vitesse moyenne est de 3 k. sur les rivières à la remonte et de 4 k. à la descente ; sur les canaux,

par suite des éclusages plus fréquents, elle tombe à 2 kilomètres. Le parcours moyen obtenu ainsi est de 15 à 30 k. par jour. Le prix de revient des transports varie avec le procédé employé par le batelier pour se procurer les chevaux nécessaires à la traction : tantôt les chevaux appartiennent aux bateliers et sont logés à bord ; mais ce système est coûteux, car, par suite des pertes de temps nombreuses subies par le batelier, les chevaux sont souvent inutilisés. Tantôt, et c'est là le cas le plus fréquent, le batelier n'a pas de chevaux à bord et il en loue dans les villages qu'il traverse ; et dans ce cas, le plus souvent, on constate une absence complète d'organisation et le batelier est obligé de perdre beaucoup de temps à la recherche des chevaux qui lui sont nécessaires. Il existe dans certains villages des haleurs de profession qui louent leurs chevaux aux bateliers. Ceux-ci, pendant les périodes de travaux des champs, sont absolument à la merci de ces haleurs qui profitent de cette circonstance pour exiger pour leur rémunération la presque totalité des bénéfices du batelier. Mais, lorsque l'état de la culture le leur permet, les propriétaires de la région font concurrence aux haleurs et les prix baissent : le prix moyen du halage par chevaux est de 5 à 7 millimes d'après M. F. Faure (1) et de 3 à 5 millimes d'après M. Colson (2). En réalité, ce système de traction est plus onéreux si l'on tient compte du temps perdu à la recherche des chevaux nécessaires ou à d'interminables discussions sur le prix de location des chevaux. Par suite de l'extrême variabilité des prix qui leur

(1) *Journal officiel.* Chambre. Annexes, 1893, page 266.
(2) Colson. — Ouvrage cité, page 14.

sont demandés, les bateliers ne peuvent pas calculer à l'avance le montant de leurs dépenses et cet aléa maintient le fret à un taux très élevé. — Sur quelques voies où le trafic est important, existent des entrepreneurs libres, qui ont des relais de chevaux, de distance en distance. Mais ceux-ci finissent par s'entendre entre eux et un monopole de fait s'établit, monopole qui oblige les bateliers à se soumettre aux exigences de l'entrepreneur. Enfin, il existe sur quelques sections de canaux un monopole de halage organisé par l'Etat afin d'activer la circulation et d'augmenter ainsi la puissance de trafic d'une voie navigable surchargée. C'est ainsi, que sur certaines voies de la région du Nord, l'Etat a donné par adjudication le monopole de la traction à des entrepreneurs. Le prix des transports varie alors (1) avec chaque section : Sur le canal de Saint-Quentin il est de 0 fr. 00375 par t. k. à la remonte et de 0 fr. 003 à la descente ; sur l'Escaut les prix sont de 0 fr. 005 et de 0 fr. 003. Ce monopole est très difficile à organiser sur les canaux à faible trafic, car le concessionnaire, obligé de subvenir à toutes les demandes dès qu'elles se produisent, aurait de nombreux chevaux qui resteraient inoccupés une partie de l'année. Mais sur les canaux où il est organisé, ce monopole présente des avantages nombreux au point de vue de la régularité et de la rapidité des transports : C'est ainsi que les bateliers (2) mettent deux jours au moins pour franchir les 34 k. et les quatre écluses du canal latéral à l'Oise, où fonctionne une entreprise libre de ha-

(1) *Economiste français,* année 1893, tome 2, page 680.

(2) Rapport Félix Faure. (*Journal officiel*. Annexes, Chambre 1893, page 266 et s.).

lage, tandis qu'ils parcourent facilement, en un jour et demi, les 41 k. et les douze écluses de la section de Saint-Quentin à Chauny, où l'Etat a organisé, par adjudication, un service monopolisé de halage. Ce monopole ne s'étend qu'aux bateaux chargés et reste facultatif pour les bateaux vides.

Jusqu'ici, nous n'avons parlé que du halage à col d'homme ou par chevaux, c'est-à-dire de modes de traction assez rudimentaires. Or, depuis près d'un siècle, la vapeur a révolutionné les industries de transport ; voyons quel est le motif qui rend son emploi difficile, souvent même impossible, sur les voies navigables : Les machines à vapeur sont d'un prix élevé et nécessitent l'emploi d'un personnel coûteux. La lenteur des transports sur voies navigables, qui est la conséquence du peu de largeur des canaux, ne permettrait pas une rémunération suffisante du capital nécessaire à une telle installation.

Toutefois, le législateur, pour faciliter autant que possible l'emploi de la batellerie à vapeur, a reconnu aux bateaux remorqueurs le droit de passer avant les chalands halés, et aux bateaux porteurs (1) le droit de passer avant tous autres. Ce droit est très important, surtout aux abords des écluses, où les bateaux sont quelquefois obligés d'attendre plusieurs jours le moment d'être éclusés.

Mais l'encombrement des voies n'est pas la seule raison qui s'oppose à l'augmentation de la vitesse des bateaux. En effet, une marche trop rapide sur les canaux

(1) Les bateaux porteurs sont des bateaux munis eux-mêmes de machines à vapeur.

soulèverait des ondes susceptibles de compromettre gravement la conservation des berges qui sur les canaux sont faites le plus souvent de terres rapportées. C'est ce que nous dit M. Fleury (1) : «L'accroissement de la vitesse a pour conséquence l'augmentation du volume d'eau déplacé dans un temps donné et, par conséquent aussi, celle de la violence des courants de retour qui ramènent de l'avant à l'arrière les eaux refoulées par le bateau ; cette vitesse sera d'autant plus considérable que le rapport de la section du bateau à celle du canal sera plus grand». M. Fleury, après nous avoir indiqué les nombreux procédés tentés pour remédier à cette difficulté, conclut ainsi : «Mais tous ces procédés sont suffisants tant que la vitesse est faible et la fréquentation modérée ; autrement, le remède essentiel, efficace plus encore que la maçonnerie intégrale, c'est l'accroissement, le large accroissement des dimensions transversales du canal». Les moyens perfectionnés de locomotion restent donc à l'usage exclusif des voies fluviales qui ont des dimensions beaucoup plus larges et dont les rives naturelles ont une solidité assurée.

En outre, comme le fait remarquer M. Colson (2), l'avantage de la navigation par rapport aux autres modes de transport «consiste dans l'énorme réduction de l'effort de traction nécessaire pour déplacer un même poids... Or, l'effort de traction pour un bateau est sensiblement proportionnel au carré de la vitesse... Pour doubler la vitesse, il faut quadrupler l'effort de traction ; pour la tripler, il faut un effort neuf fois plus grand. L'avantage

(1) Compte rendu du 5e Congrès de navigation, page 7 et s.
(2) Colson. — Ouvrage cité, page 111 et s.

que présente la navigation se perd donc très rapidement quand on veut augmenter la vitesse de marche, à moins qu'on ne se trouve dans des conditions qui permettent l'emploi de moteurs très économiques. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que la vitesse à considérer est la vitesse relative du bateau par rapport à l'eau dans laquelle il se meut. A la remonte du courant, cette vitesse relative est la somme de la vitesse avec laquelle le bateau monte et de celle avec laquelle le courant descend... Mais la résistance est également plus grande dans un canal à petite section, où l'eau refoulée ne se meut pas librement, que dans une masse d'eau étendue et profonde. Sur les canaux du type ordinaire, elle est double de ce qu'elle est en rivière». Toutes ces raisons, qui s'opposent à l'augmentation de la vitesse, s'opposent aussi à l'emploi de bateaux porteurs, si l'on ne veut pas surélever le prix des transports par eau.

Mais voyons quels résultats ont donnés les essais faits en France. La statistique de la navigation intérieure (1) de 1901 nous donne, sur le développement du trafic des bateaux à vapeur porteurs, des indications très intéressantes. Elle distingue, en effet, les marchandises transportées par eux de celles qui l'ont été au moyen de remorqueurs, de toueurs, ou de tout autre procédé de traction. Or, elle indique que la part de trafic, revenant aux bateaux porteurs, est très faible et va en diminuant. Voici, en effet, les renseignements que nous trouvons :

---

(1) Statistique de la navigation intérieure, 1901, page 65 et s.

Années	Poids total des embarquements sur voies navigables	Poids total des embarquements sur bateaux à vapeur porteurs	Proportion
1896 (1).....	29.534.000 t.	608.207 t.	2.06 o/o
1897.....	30.609.000 t.	591.321 t.	1.93 o/o
1900.....	32.446.000 t.	601.436 t.	1.85 o/o
1901.....	30.342.000 t.	547.995 t.	1.80 o/o

En 1901, sur 547.995 t. embarquées, 279.416 t. l'ont été sur fleuves et rivières et 268.579 sur canaux. Or, les canaux qui ont servi à ces transports ont une largeur anormale pour les canaux français : Ainsi, sur ces 268.579 tonnes, 178.965 ont été embarquées sur le canal du Havre à Tancarville, où les écluses ont 180 m. de longueur et 16 m. de largeur, tandis que les dimensions prévues par la loi de 1879 sont $38^{m}50$ et $5^{m}20$.

Le trafic kilométrique des bateaux porteurs représente seulement 2.2 o/o du trafic kilométrique total. Il se répartit ainsi qu'il suit :

Fleuves et rivières.....	78.352.056 t. k.
Canaux.....	16.317.001 t. k.
Total.....	94.669.057 t. k.

Cette disproportion entre le trafic des canaux et celui des rivières est bien une preuve des difficultés que l'on rencontre dans l'utilisation des bateaux porteurs sur les canaux en général.

Mais si l'on ne peut munir chaque bateau de machine motrice, ne pourrait-on pas employer des remorqueurs pour traîner des convois de chalands ? En effet, pour uti-

(1) Les renseignements relatifs aux années 1896 et 1897 ont été pris dans l'*Économiste français* de 1898, tome 2, page 689.

liser la force de moteurs mécaniques puissants, il faut, comme le dit M. Colson (1), leur faire remorquer des convois de bateaux. Mais ce procédé économique de traction ne peut être employé sur les canaux où les écluses, très nombreuses, entraînent des pertes de temps qui rendraient trop onéreuse la traction par ce procédé. Chaque chaland doit, en effet, être éclusé séparément, ce qui entraîne pour chacun d'eux une perte de temps de 15 à 20 minutes. Sur les fleuves, il n'en est pas de même, mais très souvent l'utilisation des remorqueurs est impossible par suite de la violence du courant.

Pour tourner cette difficulté, on a créé les toueurs. Ceux-ci, à la différence des remorqueurs qui prennent leur point d'appui sur l'eau elle-même, utilisent une chaîne noyée dans le chenal sur toute la longueur du fleuve et fixée de distance en distance. Ils sont munis d'une série de poulies, de treuils sur lesquels s'enroule la chaîne. Les treuils en tournant font avancer le bateau qui se hale sur la chaîne. Ce procédé fut employé pour la première fois en 1855, sur la Seine, où l'on vit se constituer «la Compagnie de touage sur la Basse-Seine et l'Oise». Il est encore employé sur quelques voies naturelles, mais lorsque de nombreuses améliorations (augmentation de la profondeur, réduction de la vitesse du courant) ont été apportées au cours d'un fleuve, ce système de traction est abandonné et remplacé par de puissants remorqueurs, qui jouissent, en effet, de plus de liberté. En effet, les toueurs sont pour ainsi dire rivés à leur chaîne, qu'ils ne peuvent abandonner par suite des tours multiples que celle-ci fait sur les treuils. Cependant, il y aurait avan-

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 117 et s.

tage à ce qu'à la descente ils ne soient pas obligés d'y recourir, car elle les empêche alors de profiter de tous les avantages du courant.

L'invention des toueurs magnéto-électriques est venue dans ces dernières années apporter aux toueurs cette amélioration désirée. Au triple treuil sur lequel s'enroulait la chaîne de touage, on a substitué une poulie unique, qui n'est autre qu'un électro-aimant sur lequel vient reposer la chaîne et dont l'adhérence est une conséquence du courant électrique fourni par une machine dynamo installée à bord ; elle s'accroît ou diminue sans cesse avec le courant. Ce système, actuellement adopté sur la Seine de Paris à Rouen, permet aux toueurs de se servir de la chaîne à la remonte et de l'abandonner à la descente.

Remorqueurs et toueurs sont les deux procédés ordinairement employés pour la traction des bateaux sur les fleuves. Leur nombre (1), après avoir été en progression de 1887 à 1891, a plutôt diminué depuis. Il était en 1896 de 222 remorqueurs et 77 toueurs ; mais leur puissance, et c'est là le point important, a augmenté de 7000 chevaux-vapeurs depuis 1887. La vitesse des toueurs est de 3 à 6 kilomètres à l'heure à la remonte, de 6 à 9 kilomètres à la descente ; celle des remorqueurs est un peu plus grande. Les prix de traction (2) varient suivant qu'il s'agit de la remonte ou de la descente du fleuve : Dans le premier cas, le prix est de 0 fr. 013 par tonne kilométrique pour les remorqueurs et de 0 fr. 0125 pour les toueurs ; dans le second cas, elle est de 0 fr. 0065 et de 0 fr. 004.

---

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 118.

(2) *Économiste français*, année 1893, page 681.

Nous avons vu précédemment que l'État, dans l'intérêt de la navigation, a établi, sur quelques voies où le trafic est particulièrement important, un monopole de halage. Il en a été de même pour le touage. Mais tandis que, pour le halage, l'État a concédé ce monopole à des adjudicataires, pour le touage, au contraire, il le fait exploiter en régie par l'administration des Contributions indirectes. Une telle organisation existe notamment sur le bief de partage du canal de Saint-Quentin, long de 20 kilomètres. Les bateaux sont traînés par convois et il est perçu une taxe de 2 millimes par tonne kilométrique ; les bateaux vides sont remorqués gratuitement. Malgré la modicité de ces prix, l'administration réalise de gros bénéfices.

Enfin, deux systèmes nouveaux de traction ont été expérimentés sur des canaux ayant un trafic considérable. C'est d'abord la traction funiculaire utilisée dans le souterrain du Mont de Billy. Un câble sans fin (1), placé le long du canal, est mis en mouvement continu par des machines fixes et les bateaux s'y amarrent ou s'en détachent à volonté, sans qu'il soit nécessaire de ralentir la marche du câble. Le prix de la traction par ce procédé varie de 0 fr. 0086 (et même 0 fr. 0107 quand le trafic est faible) à 0 fr. 0016 lorsqu'il est très important.

Le second, utilisé dans le souterrain de Pouilly, est un système de traction électrique. Il existe des usines fixes qui transmettent la force par un fil sur lequel les bateaux, munis eux-mêmes de trolleys, viennent prendre le courant. Mais, comme la précédente, cette installation est tellement coûteuse, qu'elle ne se prête qu'à une exploitation monopolisée.

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 118.

Tels sont les procédés mécaniques de traction qui sont utilisés ; il nous reste encore à examiner si le petit batelier qui n'a pour toute fortune que son chaland trouve facilement à sa disposition les remorqueurs et les toueurs.

Pour les toueurs, la solution est simple. Les Compagnies de touage ont besoin pour l'installation de la chaîne dans le lit du fleuve d'une autorisation de l'administration, car il y a là une occupation d'une partie du domaine public. Or, le gouvernement impose aux Compagnies l'obligation de mettre leurs toueurs à la disposition des bateliers moyennant un prix déterminé.

Mais les remorqueurs ne se trouvent pas dans les mêmes conditions. Ils circulent librement sur nos voies navigables, et l'administration ne peut leur imposer les conditions auxquelles sont soumis les toueurs ; ils sont donc libres de faire varier leur prix au gré des circonstances. Ce système présente certainement des avantages, mais il a l'inconvénient de ne pas permettre aux bateliers isolés d'obtenir la traction mécanique à des prix normaux. Ainsi, par exemple, l'enquête sur l'organisation commerciale de la Basse-Saône (1) a établi combien à ce point de vue la petite batellerie est digne d'intérêt dans cette région : «On ne trouve, en effet, sur la Saône que deux Compagnies faisant le remorquage des bateaux : la Compagnie des mines de Blanzy et la Compagnie Havre-Paris-Lyon-Méditerranée. Ces entreprises sont absolument libres, ayant été installées chacune pour leurs propres besoins. Par leur situation respective, ces Compagnies sont plutôt les concurrents naturels de la petite batellerie. Ainsi, il est de toute évidence que la Compa-

(1) *Office des transports*, octobre 1901, page 37 et s.

gnie des mines de Blanzy ne peut voir d'un œil satisfait la péniche qui porte à Lyon le charbon des mines du Nord, pas plus que la Compagnie H.-P.-L.-M. ne se soucie pas d'être agréable aux bateaux qui transportent une partie des marchandises constituant son trafic ordinaire. Aussi leurs tarifs sont-ils toujours très élevés et toujours susceptibles d'être modifiés suivant leur bon plaisir et suivant l'état des eaux. Le résultat produit par cette manière de faire est le suivant : ...Le marinier, ne sachant jamais les frais qu'il aura à supporter, ne peut pas s'aventurer et réclame le plus souvent un prix très élevé de façon à éviter les aléas qu'il sait exister. Ainsi, quand le cours des frets de Rouen à Chalon (714 k., dont 300 à la remonte en Seine) est de 9 fr. par tonne, il n'est pas rare qu'on demande 13 fr. et même 15 fr. pour Lyon, bien que la différence de parcours ne soit que de 135 k. D'autre part, la Compagnie de Blanzy ne remorque que jusqu'à Vaise et vice versa. Le halage dans Lyon est défendu ; l'exploitation de la gare d'eau est concédée à la Compagnie H.-P.-L.-M. qui perçoit des droits absolument prohibitifs pour l'entrée, le stationnement, le déchargement des bateaux, etc. De telle sorte que si un bateau va à Vaise, il est remis aux mains de la Compagnie H.-P.-L.-M. qui lui prend une partie de son bénéfice après qu'il a payé très cher à la Compagnie de Blanzy pour le remorquage. S'il va à Perrache, il est obligé de se faire remorquer par la même Compagnie qui lui prendra le prix qu'il lui plaira pour le remorquer, sans préjudice des droits qu'il aura ensuite à payer une fois à son port».

Ainsi, la petite batellerie ne peut pas utiliser les remorqueurs, et les Compagnies puissantes profitent du monopole de fait que leur assurent leurs capitaux pour ne pas permettre aux bateliers isolés de leur faire concurrence.

En résumé, en France nous avons constaté que sur de nombreuses voies existe un mode de traction assez primitif (halage à col d'homme et halage par chevaux). Mais cela tient bien souvent à ce que la traction mécanique y est impossible pour les raisons que nous avons indiquées. Sur les voies naturelles, la traction mécanique sous les deux formes du remorquage et du touage tend à prendre un léger développement, mais le petit batelier isolé trouve rarement à des prix normaux les remorqueurs dont il a besoin. Nous avons vu aussi que, sur les voies à grand trafic, l'administration était intervenue et avait concédé un monopole de traction. Ainsi, la puissance de trafic des voies se trouve accrue et des économies sur les prix ordinaires des deux transports se trouvent réalisées. Mais le gouvernement ne peut imposer ce monopole toutes les fois qu'il serait nécessaire : En effet, il est obligé de chercher la base légale des règlements qu'il fait en ces matières dans de vieilles ordonnances du XVII[e] et XVIII[e] siècle, confirmées en bloc, comme toutes les ordonnances de voirie, par les lois des 19 et 22 juillet 1791. Ces vieilles ordonnances, relatives à la conservation des voies navigables et à la police de la navigation, se prêtent difficilement à l'organisation d'une bonne exploitation de la navigation intérieure, et cela d'autant plus que les ordonnances relatives à la police de la navigation sont dépourvues de sanction. Il faudrait donc qu'une nouvelle loi étende les pouvoirs de l'administration en ces matières.

Nous avons vu précédemment qu'en Allemagne existent de riches Compagnies de navigation et que la petite batellerie tendait à disparaître. Ces Compagnies possèdent de puissants remorqueurs et certaines d'entre elles ont établi des chaînes de touage. Le remorquage et le

touage (1) sont en effet les modes de traction les plus employés ; le halage par chevaux y est presque inconnu ; il n'existe de servitude de halage que sur le Rhin. Les toueurs, qui étaient au nombre de 65 en 1882, tendent eux-mêmes à disparaître : En 1897 il n'y en avait plus que 42. Ce fait confirme ce que nous avons dit précédemment ; lorsque le cours d'un fleuve a été assez amélioré, les toueurs sont remplacés par des remorqueurs : C'est ce qui s'est produit sur le Weser, sur l'Elbe de Hambourg à Magdebourg, sur le Rhin entre Bonn et Rotterdam, sur l'Oder entre Kustrin et l'embouchure. Le nombre de remorqueurs augmente constamment ; il était de 345 en 1882, de 635 en 1892 et de 876 en 1897. Nous constatons aussi chez nos voisins l'augmentation rapide du nombre de bateaux porteurs qui a passé de 95 en 1882 à 141 en 1892 et à 191 en 1897. Le tonnage (2) des marchandises transportées par eux, qui était de 35.135 tonnes en 1882, a atteint 104.350 tonnes en 1897. Nous avons eu à signaler en France une diminution lente de bateaux porteurs. Cette différence provient de ce que les voies navigables naturelles sont bien plus nombreuses chez nos voisins que chez nous, et qu'il est possible d'y organiser des transports rapides sans rencontrer les difficultés qui existent sur les canaux. Il y a même sur les grands fleuves allemands un grand nombre de bateaux, organisés pour le transport des voyageurs, dont la vitesse moyenne est de 10 à 15 k. à l'heure. Aucun fleuve français, si ce n'est la Seine dans la traversée de Paris, n'a de transports de cette nature.

---

(1) Thèse JAUNEZ, page 90 et s.
(2) Thèse JAUNEZ, page 88.

Ainsi, l'Allemagne et la France ne peuvent être comparées au point de vue de la traction. Les voies allemandes, très larges et sans écluses, permettent l'emploi de gros chalands et de remorqueurs puissants. Les bateaux porteurs y rendent de très grands services.

La France, au contraire, a de nombreux canaux qui se prêtent difficilement à l'emploi des moyens perfectionnés de traction, et de plus, les petits bateliers ne possédant que leurs modestes chalands ne trouvent les remorqueurs dont ils ont besoin qu'à des prix si exagérés qu'il est souvent préférable pour eux d'utiliser le halage.

CHAPITRE III

Les ports de la navigation intérieure

Les bateliers, pour embarquer ou débarquer les marchandises, ont besoin de ports, c'est-à-dire de points où la voie navigable soit suffisamment large pour permettre le stationnement des bateaux sans gêner la circulation et où ceux-ci sont sûrs de trouver, à la fois, l'outillage nécessaire à la manutention des marchandises et de vastes terre-pleins où les produits pourront attendre le chaland ou la voiture qui devra les transporter. Ces ports appartiennent au domaine public comme la voie navigable naturelle ou artificielle sur laquelle ils se trouvent. Si c'est l'Etat qui a fait construire le port, il n'y a pas de difficultés; il est affecté à l'usage public. Mais il arrive quelquefois que des particuliers sont autorisés à faire les dépenses nécessaires pour la construction d'un port; dans ce cas, il faut analyser l'acte d'autorisation pour voir quelle en est la situation juridique (1).

Tantôt, le particulier qui a été autorisé à établir le port en conserve la propriété avec un droit d'usage exclusif (port des diverses salines sur le canal de la Marne au Rhin) ou avec un simple privilège de préférence pour le stationnement de ses bateaux.

Tantôt, le particulier qui a construit le port a obtenu

---

(1) Monet. — Du régime des ports de navigation intérieure. (Rapport au 5e Congrès international de navigation intérieure, 1892, page 9).

un droit exclusif d'usage ou un privilège d'usage (divers ports industriels du canal de la Marne au Rhin). Nous nous trouvons alors en présence d'une concession d'usage du domaine public, concession essentiellement révocable pour laquelle il est payé par l'usager une redevance à l'administration des domaines.

Tantôt, le particulier, qui a construit le port, n'a aucun privilège (port des hauts fourneaux de Jarville sur le canal de la Marne au Rhin). Nous nous trouvons alors en présence d'un véritable port public.

L'entretien de ces ports est à la charge de l'Etat en général. Toutefois, si on se trouve en présence d'un port construit par un particulier pour son usage exclusif, les frais d'entretien lui incombent. L'usage des ports publics est libre en principe sous réserve de l'observation des règlements de police. Mais dans un grand nombre de cas, l'Etat autorise des communes qui ont consenti de grands sacrifices pour la construction des ports à percevoir des taxes d'occupation des terre-pleins sur les marchandises qui y sont déposées.

Ces ports, dont nous venons de parler, doivent, pour pouvoir rendre de nombreux services aux bateliers, être convenablement outillés, c'est-à-dire avoir à la fois des voies ferrées destinées au transport des marchandises sur le quai, des magasins et abris destinés à servir d'entrepôts aux marchandises attendant leur réexpédition, des engins de manutention destinés à en faciliter le chargement ou le déchargement. Dans les ports réservés exclusivement à l'usage des particuliers qui les ont fait construire, on trouve en France des outillages très perfectionnés qui varient suivant les besoins de l'usine que le port doit desservir: C'est ainsi que toutes les Compagnies houil-

lères des bassins du Nord et du Pas-de-Calais (1) disposent aujourd'hui d'un ou plusieurs ports spécialement outillés pour le chargement de la houille sur les chalands. On peut encore citer l'installation du port de Montceau-les-Mines.

Dans les ports publics, nous avons, au contraire, à constater trop souvent l'absence de l'outillage le plus indispensable. Quelquefois, des particuliers, cependant, demandent et obtiennent l'autorisation d'installer dans un port public un outillage destiné à l'usage public, à la condition que l'Etat leur reconnaisse le droit de percevoir sur les usagers une redevance dont le maximum sera fixé dans le décret autorisant l'installation. Quelquefois aussi, des industries obtiennent l'autorisation d'établir dans un port public un outillage privé qui leur soit spécialement destiné. Mais cette autorisation, toujours révocable, ne donne à celui qui l'obtient aucun privilège de stationnement dans le port.

Malgré tout, les ports publics sont presque dépourvus d'outillage : Nous ne parlerons pas pour le moment des ports destinés à raccorder les voies navigables aux chemins de fer, nous réservant d'y insister dans la suite. Mais, dans les autres, on constate l'absence presque complète d'abris et de hangars et l'insuffisance des engins de manutention : « Comme hangars, nous disent MM. Monet et Dardenne (2), on ne trouve que ceux établis par la Ville de Paris sur le bassin de la Villette, d'une superficie totale de 9.100 m. q., ou ceux construits sur quelques

---

(1) Monet et Dardenne. — L'outillage des ports de navigation intérieure en France. (Rapport au 6e Congrès de navigation intérieure, 1894, page 20 et s.).

(2) Monet et Dardenne. — Ouvrage cité, page 11 et s.

grandes lignes par diverses Compagnies de transports fluviaux (hangars de la Compagnie H.-P.-L.-M. à Joigny et Commerce, à Orléans, Chalon-sur-Saône; ceux de MM. Pavot frères, à Compiègne, Chauny, Saint-Quentin, Cambrai, Douai)..... Ces installations privées consistent en général en de simples magasins en bois, sans étages, de dimensions variables, suivant l'importance du trafic..... Les ports les plus importants eux-mêmes n'ont qu'un outillage absolument insuffisant..... Les engins puissants sont rares ; ils sont presque exclusivement installés par des propriétaires de pierres de taille pour l'embarquement de ces pierres. C'est là une lacune particulièrement regrettable. On doit d'ailleurs reconnaître qu'il est difficile de compter sur l'initiative privée pour l'installation d'engins de ce genre qui trouveraient rarement sur un point donné une utilisation suffisamment rémunératrice. Il semble qu'une solution pratique consisterait dans l'installation d'engins flottants qui pourraient desservir non pas un port, mais les divers ports d'une voie navigable». Le seul fait que nous ayons à retenir pour le moment, c'est l'absence d'outillages publics partout où l'intérêt général est seul en jeu.

En Allemagne, la situation est très différente ; mais, avant d'étudier les ports allemands et leur outillage, il est bon de faire remarquer que l'on ne saurait comparer nos modestes ports français, destinés en général simplement à un trafic local et relativement peu important, aux grands ports allemands, situés sur de grands fleuves où peuvent circuler des chalands d'une capacité de 2.100 tonnes, qui sont de véritables ports de pénétration où affluent toutes les marchandises destinées à une même région. Nos ports français n'ont pas besoin d'outillages comparables à ceux que nous allons décrire rapidement.

Nous n'insisterons donc pas beaucoup sur l'organisation des ports allemands, précisément à cause du peu d'utilité de cette comparaison pour nous.

L'Allemagne (1) possède 39 ports très importants. L'outillage le plus remarquable se rencontre dans le bassin du Rhin, où le prix de la main-d'œuvre est plus élevé qu'ailleurs. Le port de Mannheim a une surface de 218 hectares et 29 k. de rives accostables. Il existe 110 entrepôts, halles et hangars d'une superficie totale de 142.000 m. q. Il a été dépensé pour ce port, depuis 1866, 44 millions de marks. A Francfort, on trouve un port qui a 43.000 m. q. de surface, 13.425 m. de longueur de quais, 24.000 m. q. de surface de hangars et entrepôts et 30 grues. L'outillage nécessaire pour l'emmagasinage, le pesage et la mise en sacs des céréales est pourvu des derniers perfectionnements ; il permet de décharger 36 tonnes par heure et trois grands bateaux à la journée. En général, ce sont les villes (2) qui ont elles-mêmes fait les dépenses nécessaires pour la construction de ces ports si bien outillés, et l'Etat n'a subventionné que ceux pour lesquels il est personnellement intéressé comme propriétaire de chemins de fer ou comme propriétaire de mines. Comme nous le disions plus haut, tout cet outillage perfectionné est très coûteux et il n'est utile que pour des ports, à trafic très important, où les gros chalands d'un tonnage considérable doivent être déchargés rapidement pour ne pas augmenter, outre mesure, les frais de transport. Mais en France on ne saurait songer à créer de telles installations : Certainement, il y

(1) Thèse Jaunez, page 104 et s.
(2) Thèse Jaunez, page 118 et s.

a de grandes améliorations à apporter à l'outillage actuel, mais il faudra dans cette œuvre de transformation agir avec une certaine prudence. Et en particulier pour beaucoup de ports où le trafic ne semble pas pouvoir rémunérer entièrement le capital employé à l'achat du matériel, il y aura lieu de se demander si la manipulation à bras n'est pas encore plus économique ; et peut-être, pour ces petits ports, le procédé le plus simple, et le moins dangereux pour les finances de l'Etat, serait-il de laisser l'initiative privée créer les outillages qui paraissent nécessaires en lui accordant cependant quelques subventions. Pour les ports des grands centres, au contraire, où dès aujourd'hui apparait l'utilité considérable de nouveaux perfectionnements, l'Etat doit intervenir et créer lui-même l'outillage qui paraît nécessaire.

Pour nous résumer, nous dirons qu'en France nous avons constaté un défaut d'organisation technique et commerciale absolument nuisible aux intérêts de tous : les petits bateliers sont dans l'ignorance la plus complète des villes où ils pourront trouver l'utilisation de leurs chalands ; ils trouvent rarement les remorqueurs qui leur sont utiles et sont obligés d'employer des modes de traction assez rudimentaires ; ils ne sont jamais certains de rencontrer dans les relais les chevaux dont ils ont besoin ; enfin le chargement et le déchargement de leurs chalands sont très onéreux, par suite de l'absence d'outillage que nous avons constatée dans les ports publics.

Il est de l'intérêt de tous que la France, qui a fait des dépenses considérables pour la construction de ses voies navigables, cherche enfin, grâce à des réformes depuis longtemps demandées, à tirer de ces sacrifices tous les avantages que l'on est en droit d'en attendre.

TROISIÈME PARTIE

Concurrence entre voies navigables et voies ferrées. Conséquences qui en résultent pour la politique à suivre dans la question de la navigation intérieure.

Toutes les voies navigables sont actuellement en concurrence avec des voies ferrées qui leur sont presque parallèles. Entre ces deux modes de transport, y a-t-il coopération ou concurrence? Chacune d'elles a-t-elle un trafic propre qui lui soit spécialement réservé? Telles sont les questions que nous allons étudier, tout en recherchant les motifs des faits que nous aurons à constater.

CHAPITRE PREMIER

Prix des transports sur les deux voies concurrentes

« On a si souvent répété (1) que la navigation est le mode de transport économique, et le chemin de fer le mode le plus coûteux, que l'affirmation contraire semble presque un paradoxe. Cependant, quand on y regarde de près, on voit que l'opinion courante est exactement le

---

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 589.

contraire de la vérité. L'écart des prix de revient n'est ni constant, ni considérable, mais dans la généralité des cas il est nettement en faveur des chemins de fer. Si, en apparence, il en est autrement, cela tient uniquement à ce que les péages subsistent sur la voie ferrrée et sont supprimés sur la voie d'eau». Telle est résumée en quelques lignes la thèse que nous allons chercher à démontrer dans ce chapitre. La croyance en la supériorité des voies navigables au point de vue des prix de transport est, comme le dit M. Colson, presque universellement admise par l'opinion publique, et, tout récemment encore, cette idée a été formulée par un des représentants les plus autorisés du Parlement en ces matières, par M. Aimond, dans son rapport sur le projet de loi Baudin.

Pour établir un parallèle rationnel entre les prix kilométriques des transports afférents à ces deux catégories de voies, il est indispensable de faire entrer les mêmes éléments dans le calcul de ces prix.

Et d'abord, nous savons que l'Etat fait construire toutes les voies navigables et prélève sur le budget les sommes qui lui sont nécessaires pour cela. Or, nous avons vu précédemment que depuis la loi de 1880, les droits de navigation ont été supprimés et, par suite de ce fait, l'Etat, qui faisait payer aux usagers, sous cette forme, une partie des sommes qu'il avait alors simplement avancées, a pris définitivement à sa charge toutes les dépenses faites pour les voies navigables. Pour les chemins de fer, il n'en est pas ainsi: Ceux-ci ont été construits par des Compagnies privées qui, pour rémunérer et amortir leurs capitaux, sont obligées d'augmenter considérablement leurs tarifs. C'est à ce sujet que se pose la question si discutée de savoir si les subventions données par l'Etat aux chemins de fer et aux voies navi-

gables ne sont pas égales, proportionnellement, à leur trafic respectif. C'est là, en effet, la thèse soutenue par M. Aimond dans son rapport de 1901. «La première des affirmations (1) de la Compagnie de l'Est consiste à dire que seuls les canaux ont bénéficié des largesses de l'Etat qui a pris exclusivement à sa charge les frais de premier établissement évalués à un million et demi, somme considérable, dont on ne tiendrait aucun compte dans le calcul de prix de revient des transports par eau. Les auteurs de la note oublient d'abord que les chemins de fer n'ont rien à envier aux canaux sous ce rapport. Il suffit pour cela de consulter le Bulletin de statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1899 et d'en extraire les chiffres suivants :

Désignation du réseau	Participation de l'État ou des localités en argent ou en travaux dans les dépenses d'établissement au 31 décembre 1898	Participation des Compagnies en argent ou en travaux dans les dépenses d'établissement au 31 décembre 1898
Réseau de l'État....	172.639.699	613.250.730
Grands réseaux.....	4.275.420 775	10.844.280.270
Réseaux secondaires.	102.993.804	210.021 878
	4.551.054.278	11.667.552.878

«Ainsi, sur une dépense d'environ 16 milliards 200 millions pour l'établissement de notre réseau de voies ferrées, l'État et les intéressés, autres que les Compagnies, ont fourni environ 4 milliards et demi, soit plus du quart, c'est-à-dire une somme trois fois supérieure à celle qui a été allouée aux canaux et aux voies navigables.

»En 1899, le nombre de tonnes kilométriques a été :

(1) Rapport Aimond. (*Journal officiel.* Annexes, Chambre 1901, page 1002).

sur voies ferrées (abstraction faite des voyageurs), de 15.716.430.860 t. k. ; sur les canaux et voies navigables, le tonnage kilométrique a été de 4.489.055.681 t. k. Il résulte de ces chiffres que les subventions de l'État représentent pour les Compagnies de chemins de fer environ 29 c. par t. k., et pour les voies navigables 33 c. L'argument tiré du concours de l'État en faveur des canaux se trouve ainsi réduit à sa juste valeur».

La thèse de M. Aimond ne nous satisfait pas complètement. En effet, comme M. Aimond nous le dit lui-même, il fait abstraction des transports par voyageurs. Et, malheureusement, il oublie de nous en donner le motif. Il eût été cependant très intéressant de connaître quels arguments il invoque pour ne pas tenir compte, dans un calcul de ce genre, de cet élément très important des transports par voies ferrées. Nous devons en effet faire remarquer qu'en 1882, époque à laquelle les grands réseaux étaient achevés, le total des subventions de l'Etat n'atteignait pas 1.700 millions (1), et qu'ainsi plus de la moitié des subventions (2.800 millions) s'appliquent aux lignes nouvellement construites qui traversent souvent des pays déshérités. Or, il était de l'intérêt de l'Etat (2) de les relier par des chemins de fer aux autres parties du territoire ; mais il est bien certain que les Compagnies ne se sont jamais fait beaucoup d'illusions sur la valeur commerciale de ces lignes. Les résultats sont là pour prouver combien elles avaient raison. Actuellement, le réseau central déverse une grande partie de ses excé-

(1) Kaufmann. — Ouvrage cité, page 269.

(2) M. Yves Guyot (Trois ans au Ministère des Travaux publics. Paris, 1896, page 188) estimait qu'en 1896 il avait été dépensé près de 900 millions pour constructions de lignes demandées par le ministre de la guerre.

dents de recettes sur les lignes secondaires qui ne couvrent pas leurs frais. Cela est naturel, car il est hors de doute que les lignes principales reçoivent chaque jour un trafic supplémentaire par suite de l'ouverture de ces lignes nouvelles. Mais nous devons remarquer que ces lignes principales (1) déversent un tiers, moitié et quelquefois deux tiers de leur produit net pour subvenir aux dépenses de lignes secondaires, et certainement on ne saurait attribuer au nouveau réseau une pareille part dans les bénéfices de l'ancien. Et s'il en est ainsi, si on peut affirmer que, sans la construction du nouveau réseau, les Compagnies auraient pu depuis longtemps réduire les tarifs de transport, il est certain que l'on ne saurait, avec quelque apparence d'exactitude, faire abstraction des transports de voyageurs en vue desquels les nouvelles lignes ont été construites.

Et un autre argument vient aussi à l'encontre de la théorie de M. Aimond. Les chemins de fer rapportent à l'Etat, sous forme d'impôts, des sommes que M. Picard (2) évaluait, en 1884, à 169.200.000 fr., et des économies de transports faites par les divers ministères, économies qui s'élevaient à la même époque à 102.800.000 francs, soit au total, en 1882, 272 millions. M. Kaufmann (3) nous donne le détail des bénéfices que l'Etat a retirés des chemins de fer en 1898 :

---

(1) *Revue politique et parlementaire*, année 1902, tome 34, page 361.
(2) Picard. — *Traité des chemins de fer*, tome 1, page 121.
(3) Kaufmann. — Ouvrage cité, page 702.

I. — *Impôts.*

a) Impôt sur les transports.	Voyageurs et grande vitesse	55.514.448
	Timbre des récépissés et lettres de voitures	33.528.124
b) Impôts sur les titres.....		54.157.953
c) Autres impôts sur des matières imposables créées par l'industrie des chemins de fer (propriétés bâties, patentes, etc.).....		7.010.561
Total.....		150.211.086

II. — *Economies.*

Postes et Télégraphes	46.545.048
Transports des militaires et marins	34.469.449
Transports des agents des Contributions indirectes et douanes	1.841.079
Autres économies pour transports du ministère de la guerre	1.521.571
Totaux.....	234.588.233

Ces recettes, qui en 1898 se sont élevées à près de 235 millions et qui constituent des ressources très importantes du budget, doivent être prises en considération chaque fois qu'il s'agit d'établir la subvention annuelle, par tonne kilométrique, donnée par l'Etat aux chemins de fer.

M. Félix Faure (1), qui, en 1888, dans la discussion relative au rétablissement des péages, soutenait une thèse semblable à celle de M. Aimond que je viens

(1) Rapport Félix Faure (*Journal officiel*. Chambre. Session extraordinaire, 1888, page 93).

de critiquer, ajoutait : « Enfin, les profits que les chemins de fer procurent à l'Etat proviennent, pour la majeure partie, de l'impôt sur les transports de voyageurs et de marchandises à grande vitesse, lequel n'exerce aucune action sur la concurrence que les voies ferrées ont à supporter de la part de la batellerie». Mais, à mon avis, M. Félix Faure commettait une erreur : Si, en effet, les impôts sur les transports de voyageurs ou de marchandises grande vitesse ne viennent pas grever le trafic des chemins de fer concurrencé par la navigation, ils viennent tout au moins en déduction des charges qu'imposent annuellement les chemins de fer au budget. Et même, si nous prenons le chiffre de 4.551 millions cité par M. Kaufmann comme total des subventions données par l'Etat aux chemins de fer en 1898 et si nous calculons les intérêts annuels de ces sommes, nous trouvons le chiffre de 136.530.000 fr. qui, déduits des 234.588.000 fr. de bénéfices réalisés par l'Etat, ramènent à 98 millions le bénéfice net annuel que l'Etat retire des Compagnies de chemins de fer. Et ainsi, contrairement à l'assertion de M. Félix Faure, non seulement ces impôts réduisent les charges imposées à l'Etat par les chemins de fer, mais même, après les avoir compensées, ils laissent à l'Etat un bénéfice relativement considérable. Quant à la garantie d'intérêts, on ne saurait la faire intervenir dans ce calcul, car les sommes avancées aux Compagnies doivent être remboursées à l'Etat avec intérêts à 4 o/o à l'expiration de la concession au plus tard.

Pour les canaux, les résultats sont tout autres. En effet, les dépenses faites par l'Etat en leur faveur s'élèvent à 1.500 millions, et non seulement les intérêts de cette somme, soit 45 millions, sont à la charge de l'Etat, mais encore les frais d'entretien des voies navigables

sont supportés par le budget. Or, ils s'élèvent annuellement à 15 millions (1), desquels il faut déduire une somme de 2.500.000 fr. provenant des revenus et profits (pêche, prises d'eau, etc.) tirés par l'État de l'exploitation des voies navigables, soit une somme annuelle de 12.500.000 francs qui, ajoutés aux 45 millions d'intérêts indiqués plus haut. ramènent la subvention annuelle de l'Etat en faveur des canaux à 57 millions. Ceux-ci doivent être mis en parallèle avec les 98 millions de bénéfices nets que les chemins de fer procurent au budget. En présence de tels chiffres, nous dirons qu'il est impossible de comparer les sacrifices faits par la France en faveur des deux réseaux : Pour l'un, l'Etat trouve une large rémunération dans les impôts qu'il perçoit ; pour l'autre, il n'en est pas ainsi : nous aurons à rechercher dans la suite les avantages que la France a retirés des voies navigables; ces avantages justifient d'ailleurs amplement les sacrifices que nous venons de constater.

Un autre fait, qu'il me semble utile de faire remarquer avant d'étudier les prix des transports par chemins de fer et par canaux, c'est que la distance d'une ville à une autre est toujours plus grande par eau que par terre: en effet, le cours des rivières présente des sinuosités nombreuses et le tracé des canaux se prête moins facilement que celui des chemins de fer à la construction de voies directes. Il est admis qu'en moyenne (2) 1000 m. de voies navigables correspondent à 800 m. de chemins de fer. Voici à l'appui de cette affirmation quelques chiffres qui nous sont indiqués par M. Picard :

---

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 133.
(2) Picard. — Ouvrage cité, page 244 et s.

Désignation des parcours	Distance eau	Distance rails
Charleroi à Paris	317k	270k
Anzin à Paris	317	249
Denain à Dunkerque	204	134
Denain à Jarville	520	351
Cette à Paris	1000	800
Nantes à Rennes	184	123

Ainsi, pour être exact, il faudra réduire de un cinquième la taxe kilométrique moyenne des chemins de fer ou augmenter de un quart celle des canaux.

Ces deux remarques préliminaires faites, abordons l'étude des tarifs sur les deux voies concurrentes. Les prix de transports par canaux ont toujours été et sont encore inférieurs aux tarifs des chemins de fer. C'est ainsi qu'en 1855 (1), de Mons à Paris, le prix de transport de la houille était pour les canaux de 3 c. 04, y compris les droits de navigation, tandis que sur les chemins de fer la moyenne des tarifs était de 7 c. 65. Cette différence, qui existait à cette époque déjà reculée, n'a pas encore entièrement disparu, mais elle tient peut-être aujourd'hui à des causes différentes. Autrefois, elle était surtout la conséquence du peu de perfectionnement de l'industrie des chemins de fer qui venait d'apparaître; aujourd'hui, comme nous allons le voir, elle a pour cause la politique gouvernementale qui ne permet pas aux Compagnies de chemins de fer d'établir des tarifs inférieurs aux prix en usage sur les voies navigables.

M. Picard nous donne les chiffres suivants, qu'il considère comme se rapprochant des tarifs appliqués de 1880 à 1883 sur les voies navigables :

(1) Picard. — Ouvrage cité, page 275 et s.

Nature des marchandises	Prix de la tonne kilométrique	
	Transports à toute distance	Transports à plus de 200 k.
Combustibles minéraux.....	2c 80	2c »
Matériaux de construction...	4 20	2 40
Engrais, amendements.....	5 »	1 90
Bois à brûler et bois de service.	3 90	2 80
Industrie métallurgique.....	3 10	2 25
Produits agricoles et denrées alimentaires.....	4 70	3 20
Moyenne (1).....	3 60	2 25

Mais les prix indiqués par M. Picard comme étant ceux de la batellerie en 1883 ont subi depuis cette époque d'importantes réductions ; c'est ce que constate M. Félix Faure (2) qui nous dit que le prix des frets à longue distance descend aux environs de 1 c. 5 et même parfois au-dessous de 1 c. M. Colson (3) nous dit, lui aussi, que le prix du fret est d'environ 1 c. par tonne kilométrique, mais est en fait plus souvent au-dessus qu'au-dessous de ce chiffre. «Il est vrai, ajoute-t-il, que sur les voies très larges et rendues profondes comme la Seine, où des chalands de grande dimension peuvent être remorqués avec des moyens de traction perfectionnés, le prix de revient kilométrique de la batellerie paraît devoir s'abaisser encore sensiblement. Mais ces conditions ne se rencontrent que sur des fleuves ou des rivières ayant ou bien un courant rapide qui accroît beaucoup les frais de

(1) Cette moyenne est obtenue en affectant chacun des chiffres précédents d'un coefficient proportionnel à la part de l'élément correspondant dans le tonnage kilométrique du réseau.

(2) Rapport Félix Faure. (*Journal officiel*. Annexes. Chambre 1893, page 265).

(3) Colson. — Ouvrage cité, page 590 et s.

traction ou bien un cours sinueux qui allonge énormément les parcours».

La statistique de la navigation intérieure de 1899 (1) nous donne 1 c. 4 environ comme prix moyen du fret sur les canaux du Nord. Voici, en effet, les renseignements que nous y trouvons :

Distance	Trajets	Prix du fret		
		Aller	Retour	Aller et retour
477k	Calais-Paris	1c 850	1c 35	1c 6
476	Dunkerque-Paris	1 850	1 35	1 6
342	Anzin-Paris	1 5	1 2	1 350
391	Béthune-Paris	1 6	1 2	1 4
394	Lille-Paris	1 5	1 2	1 350
376	Mons-Paris	1 7	1 25	1 5
363	Le Havre-Paris	1 45	1 10	1 2
234	Rouen-Paris	1 45	1 2	1 3

Or, il faut remarquer que cette somme, qui varie de 1 c. à 1 c. 5, représente le prix de revient réel des transports par eau. En effet, par suite de la concurrence, les bateliers ne peuvent percevoir un prix supérieur à la somme nécessaire pour couvrir leurs dépenses en y comprenant leur propre rémunération.

Sur les chemins de fer, les tarifs appliqués aux marchandises P. V. sont bien plus élevés. M. Colson (2) nous donne le prix moyen perçu dans ces 25 dernières années. En 1872, il était de 5 c. 91 par tonne kilométrique, en 1897 il n'était plus que de 5 c. 07. Il est donc plus de trois fois supérieur à celui que nous avons constaté sur les voies navigables. Sur les parcours concur-

(1) Citée dans DE LESPINATS. Protestation contre l'urgence et le classement du canal de la Marne à Longwy et à l'Escaut.

(2) COLSON. — Ouvrage cité, page 327.

rencés, les Compagnies ont voulu établir des prix inférieurs à ceux qui sont payés sur les voies navigables ; mais elles se sont toujours heurtées à la volonté bien arrêtée du gouvernement de s'opposer à tout tarif de ce genre. Ce fait ressort avec évidence d'une lettre du Ministre des Travaux publics aux administrateurs de la Compagnie P.-L.-M., que je trouve citée en 1888 par M. Versigny (1) dans un discours qu'il prononça à la Chambre des députés : « Messieurs, j'ai soumis au Comité consultatif des chemins de fer la proposition de votre Compagnie ayant pour objet l'homologation du tarif.... Le Comité, considérant que les prix proposés.... seraient inférieurs aux prix actuels de la navigation, considérant que le Comité n'a jamais admis des tarifs de concurrence de cette nature proposés par les Compagnies de chemins de fer, qu'à la condition qu'ils offriraient des prix supérieurs dans une certaine mesure à ceux de la batellerie, a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu d'homologuer cette proposition ». Ainsi, le gouvernement refuse simplement aux Compagnies de chemins de fer l'homologation de tarifs assez réduits pour leur permettre de ruiner la batellerie. En fait, les prix des tarifs spéciaux, actuellement en usage, sont très variables ; ils sont quelquefois inférieurs à 2 c. par tonne kilométrique (2).

Ainsi, les prix des transports de marchandises par chemins de fer sont bien supérieurs à ceux de la batellerie.

Mais, au lieu de considérer les prix actuellement en usage, examinons quels seraient les prix des transports

---

(1) *Journal officiel.* Chambre. Débats parlementaires, année 1888, page 2875.

(2) Colson. — Ouvrage cité, page 515.

par eau si l'Etat ne prenait pas à sa charge l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés à la construction des voies. M. Picard (1) faisait à ce sujet en 1887 les remarques suivantes : «Dans les prix du fret indiqués précédemment, ne sont pas comprises les dépenses relatives aux frais d'exploitation et d'entretien sur les rivières et canaux ; ces dépenses sont payées par l'ensemble des contribuables. Sur les chemins de fer, au contraire, elles le sont exclusivement ou à peu près par ceux qui utilisent ces voies de communication. Si l'on veut apprécier les prix de revient des transports non plus pour les usagers mais pour le pays, il faut, en ce qui concerne la navigation fluviale, ajouter aux taux du fret les charges relatives aux dépenses de construction et d'entretien. Au contraire, en ce qui concerne les Compagnies, on peut maintenir sans modification les taxes perçues par les Compagnies... Les chiffres à mettre en regard des uns des autres sont dès lors les suivants pour l'ensemble du réseau des rivières ou canaux et du réseau de chemins de fer.

	Prix réel de revient des transports	
	Rivières et canaux	Chemins de fer
Transport des combustibles minéraux.....	7c	3c 5
Transport des marchandises de toute nature susceptibles d'emprunter soit les voies navigables, soit les voies ferrées.	8	4

»Ainsi, en définitive, les transports coûtent deux fois plus par eau que par rails. Cette proportion doit être portée à 2,4 si l'on tient compte de la différence de longueur de parcours. Cela n'est vrai, bien entendu,

(1) PICARD. — Ouvrage cité, page 332 et s.

qu'à titre de résultat moyen. On trouve cependant des voies plus favorisées. Ainsi, sur les voies navigables qui mettent en communication les bassins du Nord avec Paris, on obtient les résultats suivants: 3 c. 7 pour les voies navigables par tonne kilométrique, 3 c. 3 pour les chemins de fer. Malgré tout encore, l'écart est en faveur des voies ferrées..... Quoi qu'on fasse, les voies navigables s'adressent toujours à une clientèle restreinte ; les dépenses de premier établissement et d'entretien pèseront toujours exclusivement sur des marchandises de peu de valeur, tandis que celles des chemins de fer se répartissent à la fois sur les marchandises et les matières de prix, sur les messageries, sur les voyageurs qui prennent et peuvent prendre une part plus que proportionnelle de ces dépenses».

Comme le fait remarquer avec raison M. Picard, le trafic de voies ferrées est toujours plus important que celui des voies navigables et, par là même, la part de péage, qui revient à chaque unité de trafic, est bien moins grande sur les chemins de fer que sur les canaux, si, comme nous le démontrerons dans la suite, les frais de construction des deux voies sont à peu près identiques.

Examinons maintenant quel est le prix de la tonne kilométrique par voies ferrées, en supposant celles-ci placées dans les mêmes conditions que les voies navigables actuelles. Les dépenses par kilomètre de train (1) pour l'ensemble de nos lignes d'intérêt général étaient en 1896 de 2 fr. 27, se répartissant ainsi :

---

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 279.

Nature des dépenses

Administration, frais généraux, versements à la Caisse des retraites	0f 26
Mouvement et trafic, service des gares et des trains	0 76
Entretien du matériel, traction, mécaniciens et chauffeurs.	0 78
Entretien et surveillance de la voie	0 44
Dépenses diverses	0 03
Total	2 27

Les limites entre lesquelles la dépense par kilomètre de train varie pour les grands réseaux sont 1 fr. 95 (Nord) et 2 fr. 56 (P.-L.-M.). On évalue à 1 fr. ou 1 fr. 50 par kilomètre l'augmentation de dépenses entraînée par chaque train nouveau. En effet, les frais de traction sont les seules dépenses qui soient proportionnelles au trafic. Il a été perçu en moyenne par kilomètre de train en 1896 4 fr. 31, soit un bénéfice de 2 fr. 04 pour les Compagnies, bénéfice qui a servi à couvrir les charges des capitaux. Mais cette somme de 2 fr. 04 ne saurait entrer en ligne de compte dans une comparaison des prix de transport sur les deux voies concurrentes. Il en serait de même des 0 fr. 44 affectés à l'entretien et à la surveillance de la voie qui, sur les voies navigables, restent à la charge de l'Etat.

M. de Lespinats (1), en 1901, fait un calcul qui confirme et complète les chiffres donnés par M. Colson. Il emprunte au rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de l'Est les chiffres suivants :

(1) De Lespinats. — Ouvrage cité, page 15.

Lignes en exploitation sur la Compagnie de l'Est.
Nombre de trains kilomètres: 48.279.932.

Dépenses par chapitre	Dépenses totale	Dépenses par kilomètre
Administration centrale et dépenses générales.....	9.807.744f 57	0f 203
Exploitation.....	37.791.017 48	0 783
Matériel et traction.....	34.644.027 97	0 718
Voie.....	20.299.438 »	0 420
Dépenses diverses.....	978.474 02	0 020
Totaux.....	103.520.702 04	2 144

Si l'on admet que chaque train transporte 300 t. de marchandises, le coût moyen du transport de la tonne kilométrique sera de $\frac{2.144}{300} = 0$ fr. 00715.

Pour rendre ces prix comparables à ceux du fret il y a lieu :

1° D'en retrancher la somme provenant du chapitre entretien de la voie, l'Etat entretenant à ses frais les voies navigables, soit $\frac{0.42}{300} = 0$ fr. 0014.

2° D'y ajouter l'intérêt et l'amortissement du capital immobilisé pour l'achat du matériel roulant, soit, d'après M. de Lespinats, 0 fr. 0018.

Le prix de revient des transports par rails placés dans les conditions où se trouvent les voies navigables est donc de :

$$0 \text{ fr. } 00715 - 0 \text{ fr. } 00140 = 0 \text{ fr. } 00575$$
$$0 \text{ fr. } 00575 + 0 \text{ fr. } 00180 = 0 \text{ fr. } 00755$$

M. Colson (1) indique un prix encore plus minime par

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 598 et s.

t. k., quoiqu'il prenne pour base de son calcul le chiffre de 2 fr. 27 par train kilomètre. C'est que M. Colson fait remarquer en outre: 1° qu'il faut déduire du chiffre obtenu la somme de 0 fr. 203 relative aux frais d'administration qui sont supportés par l'Etat sur les canaux, soit $\frac{0.203}{300} = 0$ fr. 00066; 2° que le chiffre de 0 fr. 783 indiqué comme frais d'exploitation comprend les manutentions, qui bien souvent sur chemins de fer sont à la charge des Compagnies, tandis que, sur les canaux, elles sont presque toujours à la charge des expéditeurs et destinataires. M. Colson arrive à cette conclusion que le coût du train kilomètre varierait de 1 fr. 50 à 2 fr. si les chemins de fer bénéficiaient des mêmes avantages que les voies navigables. M. de Lespinats, qui s'est servi dans son calcul du chiffre de 2 fr. 144, fait remarquer que ce prix moyen s'applique à l'ensemble des trains (voyageurs et marchandises) Or, les transports de voyageurs entraînent des dépenses considérables, inutiles pour les transports de marchandises (personnel des gares, entretien de ces dernières, entretien plus coûteux des wagons, frais de traction plus importants). En outre, les Compagnies françaises emploient des wagons de 10 à 15 tonnes. Or il est maintenant reconnu, dit M. de Lespinats, qu'il est économique de suivre l'exemple de l'Amérique et de se servir, pour le transport des marchandises s'expédiant par gros tonnage, de wagons pouvant porter 20 à 30 tonnes.

Dans ce raisonnement, un point a été très discuté, et c'est encore à M. Aimond (1) que nous allons en em-

(1) Rapport Aimond. (*Journal officiel*. Annexes. Chambre 1901, page 1002).

prunter la critique : «Le train idéal de 400 tonnes n'est qu'une exception et on ne peut rien obtenir d'une exception. La réalité est tout autre. Il résulte des statistiques que le train kilomètre actuel pour les marchandises correspond à une moyenne de 140 t. et cela s'explique naturellement pour la nécessité de décharger et de charger des marchandises tout le long du parcours au gré des besoins du commerce et de l'industrie». Mais M. Aimond oublie, il me semble, en faisant cette remarque, qu'il s'agit d'établir une comparaison avec les voies navigables et qu'il faut placer les deux voies dans des conditions identiques. Or, les bateliers recherchent surtout, cela est incontestable, un chargement complet à longue distance; pour les petits parcours et les petites expéditions, ils élèvent les prix en conséquence, et, en fait, il est certain que la plupart des transports par eau se font par chargement complet, ce qui, pour les bateliers, constitue le seul moyen de faire une concurrence efficace aux chemins de fer.

M. Colson (1) étudie lui aussi longuement cette question. Il fait d'abord remarquer que la moyenne générale des transports par chemins de fer est de 94 tonnes par train, mais il ajoute immédiatement que ce chiffre doit être considérablement augmenté si on compare les chemins de fer aux voies navigables, car cette moyenne s'applique à tout l'ensemble des trains qui en France transportent des marchandises. «Or cet ensemble comprend énormément de transports faits dans des conditions tout autres que ceux pour lesquels il peut y avoir concurrence

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 591 et s.

avec la navigation et que nous devons dès lors éliminer. Il comprend, en effet, tous les transports faits sur les lignes secondaires de plus en plus nombreuses, où la charge des trains est très faible parce que le trafic ne suffit pas à utiliser toute la capacité... Or il est évident qu'on ne peut songer à doubler ces lignes secondaires de voies navigables et que, par suite, la question de concurrence, de comparaison ne se pose pas. La moyenne comprend les trains des lignes présentant des rampes fréquentes de 15, 20 et 25 millimètres par mètre, trains dont le chargement maximum est très restreint. Or, ces lignes échappent également à toute concurrence de la navigation qui ne peut pénétrer dans les régions qu'elles desservent· .....La comparaison doit donc porter uniquement sur les lignes à bon profil et grand trafic, les seules avec lesquelles la navigation soit en concurrence. Même sur ces lignes, tout le trafic de détail lui échappe..... Le trafic que les bateaux disputent aux chemins de fer, c'est celui qui voyage par wagons complets et même par rames de wagons. Ainsi, le prix de revient qu'il faut comparer à celui de la batellerie, c'est celui des transports faits sur les grandes lignes par trains circulant à pleine charge. Or, le poids utile transporté par ces trains atteint 300.400.500 tonnes. Il est vrai que, comme pour la voie d'eau, il faut tenir compte du retour du matériel à vide ». Enfin, M. Colson conclut que le chargement moyen des trains qui desservent le trafic en concurrence avec la batellerie est de 250 à 300 tonnes. En résumé, le chiffre de M. de Lespinats ne paraît pas exagéré. Nous ferons, en outre, remarquer que les Compagnies de chemins de fer (1),

(1) De Lespinats. — Ouvrage cité, page 58 et 61.

pour faire la concurrence aux voies navigables, ont établi des tarifs pour des expéditions de 300 tonnes de marchandises de même nature faites par le même expéditeur au même destinataire (par exemple le tarif P. V. N° 13 de la Compagnie du Midi par trains de 300 tonnes devant transporter à Bordeaux des minerais des Pyrénées-Orientales).

Ainsi, les prix de revient des transports par chemins de fer seraient inférieurs aux prix des transports par eau si on plaçait les deux voies dans des conditions identiques.

En Allemagne, les prix des transports par eau sont un peu inférieurs à ceux que nous avons constatés pour la France. M. Kaufmann (1) nous donne, à ce sujet, les renseignements suivants qu'il emprunte à un document officiel : *Fuhrer auf den deutschen Schifffahrtsstrassen*, 1893 :

Tarifs des transports par tonne kilométrique

Fleuves		Charbon	Grains et sucre	Marchand. diverses
Rhin..	remonte .	0pf6 à 1pf3	1pf à 1pf2	2pf2 à 2pf5
	descente .	0.8		1.5 à 4.0
Elbe...	remonte..	1.1	0.8 à 1.6	1.2 à 2.2
	descente .	1.0 à 2.2	0.7 à 1.5	1.6 à 2.2
Oder..	remonte..	1.4	1.3	1.4 à 3.2
	descente .	0.7 à 1.0	0.5 à 2.2	2.1

En 1902, M. Paul Léon (2) évalue pour l'Allemagne à 0 fr. 008 le prix moyen de revient des transports par eau. Ce chiffre est peut-être légèrement inférieur à la moyenne des tarifs donnés par M. Kaufmann. En effet,

(1) KAUFMANN. — Ouvrage cité, page 845.
(2) *Revue de Paris*, janvier 1902, page 340.

si l'on convertit les pfennigs en centimes, on voit qu'en 1893 sur aucun fleuve on ne trouvait de tarif aussi bas que ceux indiqués par M. Paul Léon.

M. Jaunez (1), en 1900, nous donne les chiffres suivants comme moyenne des tarifs sur les voies navigables allemandes, abstraction faite des droits de navigation, de débarquement et d'embarquement :

Tarif sur le Rhin....	Moyenne	0Pf 60	soit 0c 750	
	Tarif le plus bas.	0 45	0 562	
Tarif sur l'Elbe		0 9 à 1 10	1 250	en moyenne
Tarif entre Hambourg et Berlin (385k)..		0 95	1 187	
Tarif entre Hambourg et Breslau (800k).		1	1 250	
Tarif sur les canaux allemands — Bateaux de 500 à 600t.	traction par chevaux...	0Pf 80, soit 1c		
	traction mécanique.....	0 75	0 937	
Bateaux de 150t....	traction par chevaux...	1 10	1 375	
	traction mécanique	1 05	1 312	

Les prix du fret payés sur les voies navigables allemandes sont donc sensiblement inférieurs aux prix qui sont en usage en France. Cette différence tient certainement à la mauvaise organisation technique et commerciale des transports par eau en France. Nous devons toutefois ajouter que les tarifs les plus bas (que l'on trouve sur le Rhin en particulier) ont surtout pour cause l'économie qui résulte pour la navigation des transports par gros chalands.

En résumé, nous avons constaté qui si on place chemins de fer et voies navigables dans des conditions identiques, les voies ferrées ont un prix de revient inférieur à celui des voies navigables. Mais en fait, actuellement, par suite de la volonté gouvernementale, les prix de transports par chemins de fer sont toujours plus élevés que ceux de la batellerie.

---

(1) Thèse JAUNEZ, page 136.

En ce qui concerne l'avenir, il est probable que les chemins de fer pourront, par une augmentation de la capacité de leurs wagons, réaliser des économies et accorder de nouvelles réductions de tarifs. De son côté, la batellerie réussira, il faut l'espérer, à créer rapidement l'organisation technique et commerciale dont nous avons constaté l'absence, et les prix de transports tendront à ne pas être supérieurs à ceux qui sont actuellement en usage en Allemagne.

CHAPITRE II

Avantages respectifs de chacune des deux voies concurrentes

La question des prix de transport étant laissée de côté, chacune des deux voies concurrentes a des avantages propres que je vais indiquer maintenant.

Nous savons tous, par une expérience journalière, à quel degré de perfectionnement sont arrivés aujourd'hui les chemins de fer au point de vue de la régularité des transports : Sauf de rares exceptions, il est possible à un commerçant de calculer exactement, quelle que soit l'importance du trafic au moment de l'envoi, à quelle date il recevra les marchandises déposées la veille à son adresse sur un point quelconque du territoire.

Sur les voies navigables il n'en est pas ainsi, et il est à craindre que la batellerie ne puisse jamais atteindre un tel degré de perfectionnement, car elle se heurte à des obstacles naturels qu'il sera impossible d'éviter complètement. Une première cause provient des pertes de temps nombreuses qui se produisent aux écluses par suite de l'encombrement très fréquent, pertes de temps dont la durée est très variable. En outre, la nécessité de réparer les écluses et les ouvrages d'art oblige chaque année l'administration à faire mettre certains biefs à sec, ce qui impose à la batellerie de ces régions plusieurs jours et parfois même quelques semaines de chômage. Sur les voies navigables naturelles, le nombre des écluses étant

très restreint, on n'a pas à redouter cet inconvénient. Mais, d'autre part, il y existe des chômages encore plus imprévus. La navigation est quelquefois interrompue, pendant plusieurs jours, par les crues qui augmentent la rapidité des courants, et ne laissent plus sous les ponts la hauteur libre nécessaire au passage des chalands. En outre, nous avons vu qu'en France le halage était encore le mode de traction employé sur de nombreuses voies. Or, il est évident que toute crue importante rend le halage impossible, non seulement pendant toute sa durée, mais aussi pendant les jours qui suivent, les chemins trop mouillés étant alors impraticables. Les gelées produisent aussi des pertes de temps nombreuses pour la batellerie. Pour remédier à cet inconvénient, on emploie actuellement des appareils, dits brise-glace, qui retardent un peu l'époque de la congélation. La sécheresse, en rendant très difficile la navigation sur certains fleuves pendant certaines périodes, occasionne encore des pertes de temps nombreuses aux bateliers. A ce point de vue, l'Allemagne est plus favorisée que la France. Son réseau de voies navigables est composé de fleuves à gros débit, dont quelques-uns (le Rhin) sont alimentés par les glaciers en été, par les pluies en hiver.

Ainsi, au point de vue de la régularité des transports, les chemins de fer sont supérieurs aux voies navigables.

Si nous considérons maintenant la vitesse des transports, nous apercevons une autre cause de supériorité pour les chemins de fer. Nous avons vu, en effet, à propos de l'organisation de la traction sur les voies navigables, qu'il était impossible de songer à beaucoup augmenter la vitesse des transports sur les canaux, et, par conséquent, à ce point de vue, on ne saurait comparer les voies navi-

gables françaises et les chemins de fer, cela d'autant plus que la longueur des parcours est plus grande par eau que par rails. Mais si notre réseau était surtout composé de voies naturelles, il ne faudrait pas être aussi affirmatif: Certainement on ne peut avoir sur celles-ci des bateaux dont la vitesse peut être comparée à celle de nos trains de voyageurs, mais cependant nous devons remarquer qu'en Allemagne nous voyons, sur le Rhin, des bateaux porteurs assurer le transport des voyageurs et des marchandises entre Rotterdam et Mannheim (1). Ces bateaux ont une vitesse de 10 k. à l'heure à la remonte et de 15 k. à l'heure à la descente. Or il existe des trains de marchandises dont la vitesse n'est pas supérieure à 15 k. à l'heure. Malheureusement, en France, nous ne pouvons espérer une telle vitesse sur aucune voie navigable, si ce n'est sur la Seine.

La fixité des tarifs des chemins de fer constitue pour ceux-ci un nouvel avantage. Les modifications de tarifs sont relativement rares sur les voies ferrées. Les propositions des Compagnies tendant à ce but doivent être homologuées par le Ministre des travaux publics ; elles sont soumises à une longue et minutieuse instruction (consultation des Chambres de Commerce, rapports des inspecteurs de l'exploitation commerciale des Compagnies, enfin examen par le Comité consultatif des chemins de fer). Les tarifs ne peuvent être relevés, en aucun cas, avant l'expiration d'un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an au moins pour les marchandises. En fait, du reste, l'administration ne s'est jamais prêtée à un tel relèvement. — Sur les voies navi-

(1) Rapport Aimond. (*Journal officiel.* Annexes, Chambre 1901, page 1010).

gables, au contraire, les prix du fret suivent absolument la loi de l'offre et de la demande, et varient souvent avec les saisons, par suite de la différence des prix du halage aux différentes périodes de l'année. La fixité des prix, plus grande sur les voies ferrées que sur les voies navigables, permet aux industriels et aux commerçants d'établir leurs prix plus longtemps à l'avance, sans s'exposer à des pertes occasionnées par un relèvement imprévu du prix des transports.

Enfin, pour la capacité du matériel, les chemins de fer présentent encore une certaine supériorité. La capacité de leurs wagons leur permet de se prêter plus facilement que des chalands de 300 tonnes aux transports peu importants qui sont les plus nombreux et elle ne saurait, dans la plupart des cas, être une gêne pour le transport des marchandises expédiées par gros tonnage.

En résumé, au point de vue de la régularité et de la rapidité des transports, au point de vue de la fixité des tarifs et de la capacité du matériel, les chemins de fer sont supérieurs aux voies navigables.

Celles-ci ont cependant certains avantages. M. Laffitte (1) nous dit, à ce sujet : «Les avantages des transports par eau sont indiscutables. Non seulement la voie navigable assure à celui qui l'emploie une économie réelle, mais elle lui donne encore pour l'emmagasinage et la manutention des marchandises des facilités qui suffiraient à justifier les sacrifices dont elle est l'objet». Nous avons vu précédemment ce qu'il faut penser de la prétendue économie des transports par eau. Il est

(1) LAFFITTE. — Concurrence des voies ferrées et des voies navigables, page 3.

bien certain que les voies navigables présentent de grands avantages pour l'emmagasinage et la manutention des marchandises. En effet, les bateaux peuvent s'arrêter sur un point quelconque du parcours pour y prendre ou laisser du fret. Les usines ou magasins riverains de ces voies y trouvent de grandes facilités. «C'est là (1) notamment ce qui fait de la batellerie un moyen de transport si précieux pour les ports maritimes en rivières ; les allèges et les gabarres viennent recevoir les marchandises le long des navires, qui n'ont pas besoin d'être placés bord à quai ; elles les portent aux usines ou aux magasins qui généralement bordent les fleuves en amont des grands ports et l'on évite ainsi un camionnage onéreux». Cet avantage est d'autant plus considérable que, l'accès de la voie navigable étant libre, certaines Compagnies (mines de Blanzy) possédent des chalands qui font leurs propres transports, d'où résulte pour elles une grande économie. Sur les voies ferrées,. il n'en est pas ainsi : En fait, les Compagnies y ont le monopole de la traction. Quant aux raccordemennts, ils sont très onéreux et, seules, les usines importantes et les mines peuvent en faire construire. Malheureusement, ces avantages ne se traduisent pas toujours par une baisse des prix de transports aussi grande qu'on pourrait le supposer, car l'insuffisance de l'outillage des ports a pour conséquence de rendre les manutentions relativement onéreuses.

Ces avantages naturels, joints aux économies des transports par eau, expliquent très bien la part importante qu'ont prise dans ces dernières années les transports par eau. La question des prix de transport, qui passe avant

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 596.

toute autre, lorsqu'il s'agit de longs parcours, a au contraire beaucoup moins d'importance lorsqu'il s'agit de distances de 30 à 40 k., et les chemins de fer sont souvent préférés dans ce cas.

Il faut aussi remarquer que très peu d'usines sont situées à la fois sur les deux voies concurrentes, et comme il suffit d'un transbordement ou d'un camionnage (1) d'un kilomètre pour donner l'avantage aux chemins de fer sur la navigation, chaque usine utilise la voie dont elle est le plus rapprochée, et il est certain que celle-ci est pour elle la voie la plus économique.

---

(1) *Journal des Economistes* du 15 février 1902. Discours ALBERT DEHAYNIN.

CHAPITRE III

La politique du gouvernement français en matière de voies de transport

Les chemins de fer présentent, nous venons de le voir, des avantages réels sur la voie navigable ; les Compagnies auraient voulu profiter de cette situation pour enlever à la voie concurrente tout son trafic. Elles avaient à leur disposition deux procédés : 1° établir sur les lignes concurrencées des tarifs réduits pour les produits que les voies navigables peuvent transporter ; 2° rendre impossible tout transbordement de la voie ferrée à la voie navigable.

La lutte des tarifs leur était d'autant plus facile que, comme nous l'avons vu précédemment, le prix de revient des transports est moins élevé sur les voies ferrées que sur les voies navigables et, qu'à égalité de prix, les transports par rails sont préférés. Aussi, pour éviter la ruine de la batellerie, non seulement le gouvernement refuse l'homologation des tarifs dont les prix ne sont pas légèrement supérieurs à ceux de la batellerie, mais encore il impose aux Compagnies certaines conditions que nous allons rapidement examiner : D'abord, toute personne qui utilise dans les conditions prévues la partie du réseau indiquée sur la demande d'homologation a le droit d'exiger l'application du tarif réduit. Celle-ci ne saurait en aucun cas être restreinte à l'établissement dont la Compagnie de chemins de fer veut détourner le trafic

à son profit. Il en est ainsi quelle que soit la gare d'embarquement de la marchandise, pourvu que dans une partie de son parcours celle-ci passe sur la ligne indiquée. L'application du tarif spécial est cependant restreint au parcours fait sur cette ligne, et pour le parcours supplémentaire le tarif général est appliqué.

En outre, l'administration n'homologue jamais un tarif qui a pour but de relever les prix des transports, et très souvent elle exige que les Compagnies étendent à des parcours non concurrencés l'application des tarifs réduits qu'elles proposent.

Grâce à cette politique, l'Etat permet à des régions dépourvues de voies navigables de profiter des prix réduits que les chemins de fer sont obligés d'accorder aux lignes concurrencées pour ne pas perdre tout leur trafic. Cette politique, très sage lorsqu'il s'agit de marchandises pondéreuses pour lesquelles le coût des transports constitue une part importante du prix de revient, est peut-être critiquable lorsqu'il s'agit des produits de valeur moyenne. Pour ceux-ci, les Compagnies ne peuvent établir de concurrence dans les conditions qui leur sont imposées, sous peine de voir diminuer immédiatement leurs recettes, ce qui pour l'Etat pourrait se traduire par une augmentation de la garantie d'intérêt. En effet, pour les marchandises pondéreuses, les Compagnies peuvent songer à établir des tarifs réduits, elles ont alors l'espoir de voir augmenter, grâce à leurs sacrifices, la consommation des produits manufacturés ainsi que le trafic des marchandises de valeur ; pour le transport de celles-ci, au contraire, les Compagnies sont obligées d'établir des tarifs rémunérateurs. Aussi abandonnent-elles très souvent à la batellerie ce genre de transport et

ne gardent-elles pour elles que le trafic de détail et celui pour lequel la rapidité de leurs transports les rend préférables. Il faut remarquer cependant que les prix de revient des transports par eau que nous avons indiqués doivent être considérablement augmentés s'il s'agit du transport de marchandises de valeur : celles-ci ne s'expédient que par chargement de 300 tonnes. Il faut que le transporteur ait toute une organisation pour le groupement des expéditions, il faut qu'il ait de vastes magasins pour les abriter en attendant le départ du bateau. Ces frais, qui existent sur les deux voies concurrentes, sont supportés par un trafic plus important sur voies ferrées que sur voies navigables et sont par là même moindres par unité de trafic sur les premières que sur les secondes. Aussi, pour beaucoup de marchandises, les chemins de fer n'ont pas à supporter la concurrence de la petite batellerie; ils se trouvent en présence d'une ou deux Compagnies de navigation qui ont presque le monopole de ce genre de transports sur la voie d'eau. Celles-ci s'entendent entre elles et établissent des prix de 15 à 20 o/o inférieurs à ceux des chemins de fer ; mais ce qui fait vraiment leur supériorité, c'est qu'elles ne sont pas liées, comme les Compagnies de chemins de fer, par des tarifs; elles traitent à prix débattus avec les gros industriels et, grâce à cela, elles arrivent à accaparer un trafic relativement important. Le gouvernement devrait donc se prêter plus facilement à l'établissement de tarifs réduits pour les produits de valeur, afin de ne pas permettre aux voies navigables d'accaparer un trafic qui souvent serait nécessaire aux Compagnies de chemins de fer pour rémunérer leurs capitaux.

Cette concurrence, que nous venons de constater entre

les deux voies de transport, se manifeste bien davantage encore, si nous considérons les ports de transbordement, c'est-à-dire les ports créés et spécialement outillés pour permettre l'échange des marchandises de bateau à wagon, ou inversement. Alors que 110 millions de tonnes (1) circulent sur les rails des grands réseaux et 32 millions sur les voies navigables, c'est à peine si le tonnage d'échange entre le réseau ferré d'intérêt général et la voie d'eau atteint 750.000 tonnes.

Les ports de transbordement qui existent en France ont une origine fort ancienne. Ils remontent à l'époque où les chemins de fer étaient encore à l'état de tronçons isolés et ne desservaient pas les mêmes régions que les canaux. Ils avaient alors intérêt à se raccorder aux voies existantes. «Dans les régions du Sud-Est (2) notamment, les chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, d'Alais à Beaucaire, de Marseille à Avignon n'avaient pas d'autres prétentions que d'être les camionneurs de la navigation du Rhône et ses auxiliaires. A ce moment, le plus grand bateau portait le nom du créateur du réseau P.-L.-M.; il s'appelait le «Talabot». De là l'origine très ancienne de quelques-uns de nos ports de raccordement : Lyon-Perrache (1830), Givors (1831), débouchés du chemin de fer de Saint-Etienne, Beaucaire (1833), débouchés des houillères du Gard». Puis ces chemins de fer ont été réunis entre eux; de grandes Compagnies se sont créées qui se sont trouvées propriétaires des gares d'eau existantes. Leur politique a été alors de rendre ces raccordements inutilisables en fait pour le commerce et d'éviter

(1) *Office des transports*, avril 1902, page 115.
(2) *Office des transports*, avril 1902, page 116.

tout contact effectif avec la voie d'eau. Voyons quels moyens elles ont employés pour cela.

Si le raccordement (1) était seulement décidé et non encore exécuté, la Compagnie faisait tous ses efforts pour ne pas satisfaire à l'obligation qui lui était imposée par le cahier des charges. Par exemple, le raccordement du port de Dôle avait été déclaré d'utilité publique le 20 août 1883. La même année, la ligne de Dôle à Poligny était remise à la Compagnie P.-L.-M. Depuis 1883, la gare n'a pas encore été faite ; cependant, à la suite de nombreuses et incessantes réclamations, le service de la navigation a dressé un projet d'établissement de ce port.

Pour les gares de transbordement établies, les Compagnies ont recherché toutes les occasions favorables à leur suppression. C'est ainsi que la Compagnie du Nord voulait profiter du remaniement général de la gare de Valenciennes pour remplacer la voie ferrée desservant le quai de l'Escaut par d'autres voies réservées à la formation des trains de voyageurs. A Chalon-sur-Saône, la Compagnie P.-L.-M. a profité du déplacement de la gare pour supprimer le bassin particulier peu à peu rétréci, au point de ne plus permettre aux bateaux d'évoluer.

Mais les Compagnies n'ont pas toujours pu atteindre ce but, et elles ont été obligées d'avoir recours à des procédés plus détournés, pour éviter tout contact avec les voies d'eau. Tantôt, comme à Besançon, la Compagnie a établi des tarifs de transbordement homologués, mais en même temps, elle s'est efforcée de rendre la gare inutilisable, et, pour cela, elle a construit le quai à une telle hauteur que les marchandises ne peuvent y être déchar-

(1) *Office des transports*, avril 1902, page 117 et s.

gées et doivent aller chercher ailleurs un débarquement plus facile. Tantôt, elles n'ont établi aucun outillage public dans les ports : c'est ainsi que près de Dijon, existe une carrière dont les pierres sont employées fort loin du lieu d'extraction. Ces pierres ne peuvent être embarquées à Dijon sur le canal de Bourgogne, car la grue du port est trop faible, et elles doivent aller à 31 k. de là à Saint-Jean-de-Losne pour trouver une grue assez puissante. D'où, pour des pierres à destination de Paris, un voyage inutile de 62 k. (aller et retour), ce qui augmente d'autant les frais de transport. A Chagny, la Compagnie a supprimé une des deux voies de raccordement de la voie navigable au chemin de fer et les deux grues destinées à cet usage. A Frouard, la Compagnie de l'Est laisse exister une grue, mais elle est placée de telle façon qu'elle ne permet pas aux marchandises d'arriver jusqu'aux bateaux et la manutention à bras devient ainsi plus avantageuse. En outre, la Compagnie s'est réservée le déchargement des fers et fontes, et, au lieu de les porter aux bateaux, elle les dépose au milieu du terre-plein, rendant ainsi une deuxième manutention nécessaire : par suite de sa mauvaise volonté, les frais de manutention sont presque triplés.

A ces entraves matérielles, dont nous venons de donner un aperçu, les Compagnies ajoutent bien souvent des entraves pécuniaires : elles établissent des tarifs véritablement prohibitifs : A Besançon, le transbordement d'une tonne coûte de 0 fr. 50 à 1 fr. 70, à Dijon de 0 fr. 55 à 0 fr. 95, à St-Jean-de-Losne de 0 fr. 85 à 1 fr. 35, à Paray-le-Monial 1 franc.

Il existe en outre des tarifs spéciaux destinés à procurer de véritables bénéfices à ceux qui renonceraient à

utiliser la voie navigable : En effet, les Compagnies établissent d'une part des tarifs très élevés applicables aux marchandises expédiées jusqu'à la gare d'eau, et d'autre part des tarifs très réduits pour les transports à longue distance. C'est ainsi qu'il existe sur certaines lignes un tarif de 8 centimes par tonne kilométrique jusqu'au raccordement fluvial, tandis que dans les autres directions, pour les mêmes marchandises, il existe des tarifs de 1 c. 3 par tonne kilométrique.

Grâce à ces procédés, les Compagnies finissent par assurer l'inutilisation des gares d'eau. C'est ainsi que nous voyons les gares d'eau de Givors et de Lyon-Perrache absolument abandonnées et dans un état de délabrement tel qu'elles sont inutilisables : «A Lyon-Perrache, disait M. Gourju (1) en 1901, existe une gare construite en 1827 devant avoir, en tant que gare proprement dite, une superficie de 70,000 m. q., les rives, quais et ports 68,000 m. q. et les autres accessoires de la gare d'eau, établissements industriels, constructions, magasins, etc., devaient avoir 145,000 m. q. C'était donc un établissement industriel de premier ordre, surtout pour cette époque déjà reculée, puisque les gares d'eau et ses dépendances devaient avoir une superficie de 283,000 m. q., c'est-à-dire 28 hectares et au delà». Or, cette gare n'a jamais été utilisée, on n'y voit jamais un bateau, « parce que, de propos délibéré, des tarifs prohibitifs ont été établis, qui n'en permettent pas l'emploi. Ils ne sont pas seulement prohibitifs, mais, pour comble, dans notre pays de lumière et de publicité, ils sont mystérieux et il est impossible de les connaître ». A

(1) *Journal officiel.* Débats. Sénat, page 316.

Roanne (1), la Compagnie P.-L.-M., obligée par les conventions de 1866 de se prêter au raccordement de son réseau à la voie d'eau, a réussi, par les entraves matérielles qu'elle a créées, à ne rendre le port utilisable qu'en 1897, et aujourd'hui que, grâce à des protestations qui ont duré plus de 30 ans, la Chambre de commerce a réussi à obtenir une gare d'eau utile à l'industrie et au commerce, la Compagnie cherche, par des tarifs de concurrence, à empêcher tout transport mixte.

Ainsi, la politique des Compagnies de chemins de fer, en matière de gares de transbordement, consiste à s'opposer, toutes les fois que cela est possible, à leur construction et aussi à leur utilisation. Toutefois, il ne faudrait pas généraliser : si une Compagnie voit que la construction d'un port de transbordement doit être pour elle une cause d'augmentation de trafic, elle n'hésite pas à s'y prêter, une autre Compagnie française de chemins de fer dût-elle en souffrir. C'est ainsi que nous trouvons le port de Gray, situé à la limite des deux réseaux de l'Est et du P.-L.-M., très bien outillé ; la Compagnie de l'Est cherche en effet à attirer sur ses rails le trafic provenant des réseaux ferrés d'autres Compagnies et celui provenant des voies navigables qui leur sont parallèles. C'est ainsi que la Compagnie P.-O. a, en général, des ports de transbordement très bien organisés : son réseau ne subit pour ainsi dire pas la concurrence des voies navigables et celles-ci sont pour elles des affluents de trafic. A Montargis, par exemple, existe un port où sont transbordées annuellement du bateau au wagon près de 70,000 tonnes : Ce fait se comprend, car jusqu'à Montargis les

(1) *Office des transports*, avril 1902, page 119.

lignes concurrencées appartiennent au P.-L.-M., et le P.-O. a tout intérêt à y faire là un raccordement des voies navigables avec son réseau.

M. Laffitte (1) nous donne, sur le nombre de ports de transbordement existant en France, les renseignements suivants qu'il me semble utile de reproduire : En France, la région du Nord possède deux voies très riches en raccordement, la voie Conflans-Calais (414 k.) et la voie Conflans-Jeumont (180 k.), la 1re avec un raccordement par 41 k. 4, la 2e avec un raccordement par 20 k. Dans le Centre, entre le canal de Bourgogne, le canal du Centre, la Loire et le canal de Briare, il y a un raccordement par 75 k. Dans l'Est, entre la ligne de Charleroi, le canal de Bourgogne et le canal du Rhône au Rhin, il n'y a pas un raccordement par 100 k. Dans le Sud-Est, on ne rencontre qu'un raccordement par 156 k. Dans le Midi, il n'y a qu'un raccordement par 375 k. Dans l'Ouest, il n'y a qu'un raccordement par 450 k.

En résumé, il existe en France un nombre relativement important de ports de transbordement, mais leur exploitation a été depuis longtemps entravée par l'hostilité des Compagnies des chemins de fer et l'inertie des Chambres de commerce intéressées. Un certain nombre de ports nouveaux seraient encore à créer. Mais les Compagnies de chemins de fer s'y refusent et prétendent que ces créations sont contraires à leurs intérêts. C'est, en particulier, ce qu'affirmait M. Noblemaire, directeur de la Compagnie P.-L.-M. (2), en septembre 1900 : « Que la multiplica-

(1) LAFFITTE. — L'organisation commerciale de notre réseau de voies navigables, page 22.

(2) LAFFITTE. — L'organisation commerciale de notre réséseau de voies navigables, page 8.

tion des raccordements entre la voie de fer et la voie d'eau soit avantageuse au commerce, cela ne fait pas le moindre doute ; avantageuse aux voies navigables, il n'y en a pas davantage ; avantageuse aux chemins de fer, c'est une autre affaire». Il est bien certain que les ports de transbordement nuisent aux recettes des Compagnies de chemins de fer en tant qu'ils peuvent permettre aux voies navigables de leur enlever le trafic des marchandises de valeur. Mais, bien souvent, leur création aurait simplement pour conséquence la réduction des prix de transport, par suite de la substitution de la voie ferrée au camionnage pour transporter les marchandises à la voie d'eau. C'est ce qui se produirait (1) à Montereau, Beaucaire, Reims, Amiens, où l'industrie si onéreuse du camionnage est tout à fait prospère grâce au mauvais vouloir des Compagnies de chemins de fer. Et, dans ce cas, l'augmentation des prix de revient qui résulte de l'utilisation du camionnage nuit au développement de l'industrie et comme conséquence nuit aux chemins de fer, dont le trafic diminue. C'est ainsi que les sucreries de la Somme, qui avaient, il y a quelques années, fait des achats de betteraves dans tous les villages situés au delà d'Amiens, ne purent trouver à la gare de Saint-Roch l'outillage nécessaire pour le transbordement de la voie ferrée à la voie navigable. La manutention à bras fut très onéreuse et il en résulta que les sucreries ne continuèrent plus dans la suite à acheter de betteraves dans ces régions, ce qui occasionna une perte considérable pour les agriculteurs et pour l'industrie des transports. C'est ainsi que la région de la Somme ne peut utiliser les pierres de la Marne

(1) *Office des transports*, avril 1902, page 121.

et trouve moins onéreux de faire venir de Belgique les cailloux d'empierrement par suite du défaut de raccordement de la voie navigable à la voie ferrée.

La politique des Compagnies de chemins de fer ne se comprend donc guère dans bien des cas, et il est certain que le gouvernement, dont la mission est de favoriser le développement de la prospérité nationale, doit obliger les Compagnies de chemins de fer à renoncer à leur politique en ces matières, et leur imposer des décisions plus conformes à l'intérêt général. Mais le peut-il toujours ? D'abord, chaque fois que l'acte de concession impose à une Compagnie l'établissement de ports de raccordement à la voie d'eau, celle-ci ne peut refuser l'exécution de cette clause que la négligence des intéressés et des Pouvoirs publics lui a permis d'oublier trop longtemps. Si l'acte de concession ne prévoit pas une telle construction, l'Etat ne saurait obliger les Compagnies à créer des gares nouvelles. Son seul droit est de les contraindre à augmenter le matériel, à la condition de prouver que le matériel existant ne suffit pas. Et si la jonction des deux voies doit se faire à une certaine distance de la voie ferrée, on ne saurait imposer à la Compagnie la construction et l'exploitation de l'embranchement ; l'Etat a le droit de concéder cet embranchement à un nouveau concessionnaire ou de le construire et de l'exploiter lui-même. En outre, il est très douteux que l'Etat puisse imposer aux Compagnies existantes l'obligation de prêter le matériel roulant nécessaire au service des embranchements. Le gouvernement pourrait simplement contraindre les Compagnies à réaliser la continuité des transports en faisant opérer aux points de jonction le transbordement de wagon à wagon dans des conditions telles que les marchandises n'aient pas à souffrir de

cette manutention. Il est regrettable que les cahiers des charges n'aient pas assimilé ces ports de transbordement aux raccordements d'intérêt privé auxquels les Compagnies sont obligées de consentir pour les mines et les usines. Elles auraient été en effet obligées alors de prêter leur matériel à des conditions prévues dans le cahier des charges, et de le conduire à l'entrée de l'embranchement.

Ainsi, ce qui caractérise la politique française en ces matières, c'est d'une part la volonté bien arrêtée chez les Compagnies de refuser l'exécution des clauses les obligeant à créer des ports de transbordement et, d'autre part, l'inertie des intéressés et du gouvernement qui ont laissé jusqu'à ce jour les Compagnies presque libres de ne pas tenir leurs engagements en matière de ports de transbordement. En résumé, les Compagnies françaises de chemins de fer considèrent que leur intérêt les oblige à lutter contre la batellerie autant qu'il est en leur pouvoir, sous peine de voir leurs finances compromises.

Cette politique est-elle, comme on l'a prétendu, propre aux chemins de fer français et en particulier n'est-elle pas contraire à celle qu'a adoptée le gouvernement prussien propriétaire des voies ferrées? On affirme couramment (1) que les voies ferrées et les voies navigables de l'Allemagne ont abandonné toute idée de compétition et se prêtent un concours réciproque. Cette affirmation est-elle conforme à la réalité?

En premier lieu, entre les deux voies concurrentes existe une lutte de tarifs plus vive peut-être que celle que

(1) LAFFITTE. — L'organisation commerciale de notre réseau, page 6 et s.

nous avons constatée en France. Non seulement les chemins de fer prussiens établissent des tarifs réduits (1) pour s'efforcer d'attirer à eux tout le trafic qui va maintenant à la navigation, mais encore ils profitent de ce que beaucoup d'usines sont obligées d'utiliser les voies ferrées jusqu'au port de transbordement le plus voisin pour faire aux voies navigables une concurrence désastreuse. Tout récemment, dit M. Paul Léon, dans l'article de la *Revue de Paris* cité plus haut, il s'agissait de détourner de Rotterdam vers Brême les cotons nécessaires aux usines de Derendorf (station située à 6 k. de Dusseldorf). Le wagon de 10 tonnes paie de Brême à Derendorf (295 k.) 75 marks, soit 2 pf. 5 la tonne kilométrique. Les 10 tonnes expédiées par le Rhin coûtent 65 marks jusqu'à Dusseldorf, mais de là à Derendorf elles auront à payer 10 m. 50, soit 17 pf. par tonne kilométrique. L'équilibre se trouve ainsi rétabli. S'agit-il de détourner du Rhin l'exportation des fers et des aciers de Westphalie? Le wagon de 10 tonnes paiera de Hagen à Hambourg (388 k.) 72 marcks, soit 1 pf. 8 par tonne kilométrique. Le transport sur le Rhin coûte seulement 45 marcks, mais de Hagen à Dusseldorf, port d'embarquement, il faudra payer 31 m. 50 pour 59 k., soit 5 pf. 3 par tonne kilométrique. Le chemin de fer gardera donc l'avantage. Et que répond-on aux pétitions des bateliers du Rhin? Favoriser la navigation sur le Rhin, c'est favoriser les ports étrangers au détriment des ports nationaux. Mais ce n'est pas là la véritable raison. En effet, ces mêmes chemins de fer prussiens favorisent les importations par les ports hollandais, pourvu

(1) *Revue de Paris* du 15 février 1903, page 853.

qu'elles se fassent par wagons à partir de la frontière. C'est ainsi que de Rotterdam à Bocchum (232 k.), le wagon de 10 tonnes paiera 35 marks, soit 1 pf. 5 par kilomètre. Par le Rhin, on paiera seulement 13 m. 60 jusqu'à Ruhrort, soit 0 pf. 8 par t. k.; mais les 35 k. qui séparent Ruhrort de Bocchum coûteront 16 m. 50, soit 4 pf. 7 la tonne kilométrique. Ainsi, conclut M. Paul Léon, les chemins de fer qui transportent les fers meilleur marché que la houille, pour concurrencer le Rhin, transportent les minerais en provenance de la voie d'eau au prix des marchandises de valeur, des verreries et des porcelaines. Après de tels faits, il est étrange de voir M. Laffitte (1) dire « que l'énorme accroissement du trafic total des ports du Rhin n'a nullement conduit les administrateurs des chemins de fer à établir des tarifs spéciaux de concurrence pour permettre aux transports de la voie ferrée qui s'effectuent parallèlement de lutter contre la batellerie».

Les tarifs de concurrence signalés par M. Paul Léon sont aussi indiqués par d'autres auteurs. C'est ainsi que M. le Dr Landgraff (2) disait en 1892 que les chemins de fer allemands et en particulier les chemins de fer des États prussien et saxon avaient établi depuis 1887 des tarifs de concurrence dans le but d'enlever aux voies navigables les transports de pétrole, de grains, de coton. A la même époque, M. le Dr Van der Borght (3) disait qu'il

---

(1) Laffitte. — L'organisation commerciale de notre réseau de voies navigables, page 8.

(2) Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer. Rapport du Dr Landgraff au 5e Congrès de navigation, p. 69 et s.

(3) Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer. Rapport du Dr Van der Borght au 5e Congrès de navigation, p. 22.

était hors de doute que les chemins de fer faisaient une concurrence réelle à la navigation sur la Lahn, la Moselle et la Ruhr. M. Fleury (1) nous signalait le même fait : « La concurrence entre les deux voies n'est pas sans vivacité et son principal effet, là-bas comme chez nous, est de faire réduire les prix des tarifs de chemins de fer. Les directeurs de ceux-ci ne s'y résignent point sans lutter et cherchent à la fois à créer à la navigation des entraves administratives et légales et à détourner d'elles les faveurs de l'opinion. On demande à l'Etat d'imposer à la batellerie des tarifs appelés fort hypocritement, ce semble, rémunérateurs, c'est-à-dire des tarifs fort élevés. On refuse aux ports du Rhin le bénéfice des tarifs réduits de chemins de fer dont jouissent des ports maritimes, et bien d'autres hostilités de détail ». Voilà donc où conduit la prétendue coopération entre voies ferrées et voies navigables, ou tout au moins « les ingénieuses combinaisons de tarifs destinées à faciliter les échanges entre les deux voies » dont parle M. Laffitte. Certainement, à l'appui de sa thèse, M. Laffitte cite des exemples, mais tous les tarifs de transbordement dont il parle ont été créés par les États afin d'attirer à leurs propres chemins de fer le trafic provenant d'une voie d'eau qui faisait concurrence aux chemins de fer d'un État voisin (2). En un mot, la seule conclusion que l'on puisse tirer de ses exemples, c'est que chacun des petits États allemands recherche la prospérité de ses propres chemins de fer, et que, pour mieux atteindre ce but, il lui est indifférent de favoriser

(1) Fleury. — Compte rendu du 5e Congrès de navigation intérieure, p. 34.

(2) Laffitte. — Organisation commerciale de notre réseau de voies navigables, p. 19 et s.

le trafic d'une voie d'eau en concurrence avec une voie ferrée qui ne lui appartient pas.

Mais ce n'est pas seulement en matière de tarifs que se placent ceux qui soutiennent qu'il y a coopération entre les deux voies. Ils font allusion aussi aux ports de transbordement qui en Allemagne sont bien plus nombreux qu'en France et sont surtout beaucoup mieux outillés. C'est ce que nous dit M. Laffitte (1) : « En Allemagne, on a multiplié les ports et les places de transbordement. D'après un relevé que nous venons d'établir à l'aide de documents officiels, on compterait :

Sur le Rhin, de Neuemburg à Emmerich (657k5), un raccordement par	19k 920
Sur la Weser, de Minden à Bremerhaven (237k2), un raccordement par	29 740
Sur l'Elbe, de Melnik à Altona (731k4), un raccordement par	34 820
Sur l'Oder, de Ratibor à Stettin (695k1), un raccordement par	69 500

Nous avons vu précédemment que la France n'est pas aussi favorisée. Mais il ne faudrait pas voir dans cette situation une preuve de coopération entre les deux voies en Allemagne. En effet, la cause de ce fait se trouve plutôt dans des circonstances indépendantes de la volonté des propriétaires des chemins de fer qui ont été bien souvent obligés de subir un état de choses existant au moment de la formation des grands réseaux ou qui ont construit des ports de transbordement pour relier à leur réseau des voies navigables parallèles aux voies ferrées d'autres Etats. C'est à des causes semblables que doit

(1) LAFFITTE. — Organisation commerciale de notre réseau de voies navigables, p. 22.

être attribuée en France, nous l'avons vu, la construction des ports de transbordement qui existent. Telle est la thèse soutenue par M. Mange pour l'Allemagne : « L'origine (1) de ces ports de transbordement remonte à l'époque des anciennes Compagnies de chemins de fer qui, pour se faire concurrence, recherchaient le concours des voies navigables. Les chemins de fer de l'État, à leur début, usèrent du même moyen pour lutter avec les Compagnies qui subsistaient encore. Depuis que la plupart des chemins privés ont été rachetés, ce motif n'a cessé d'exister que partiellement, car s'il n'y a plus en présence que des réseaux d'État, ces réseaux n'en appartiennent pas moins à des pays distincts ayant leur budget particulier et cherchant par suite à tirer le maximum de recettes de leurs chemins de fer, fût-ce au détriment des États voisins ». A l'appui de sa thèse, M. Mange cite un certain nombre d'exemples : le gouvernement badois, alors que le Rhin n'était navigable que jusqu'à Mannheim, construisit un port de transbordement de façon à prolonger la voie fluviale par une série de voies ferrées jusqu'en Suisse et à détourner le trafic des chemins de fer prussiens et alsaciens. Le gouvernement bavarois a trouvé avantage à se servir du Rhin, pour relier entre elles ses voies du Sud et de l'Est et pour les mettre en relation avec les ports de la mer du Nord, plutôt que de faire transiter ses marchandises sur les lignes prussiennes. De là le développement des ports d'échange de Ludwigshafen et de Gutawsburg.

M. Laffitte, qui soutient avec beaucoup de force la thèse de la prétendue coopération entre voies navigables

(1) MANGE. — Les voies navigables de l'Allemagne, page 18.

et chemins de fer, est obligé de reconnaître en juillet 1902 (1) que la thèse de M. Mange est exacte. « Il se peut, dit-il, que l'origine des ports de transbordement remonte à l'époque des anciennes Compagnies de chemins de fer qui, pour se faire concurrence, recherchaient le concours des voies navigables. Il n'en est pas moins vrai que cette concurrence fut pour l'Allemagne un grand bienfait, puisqu'elle a doté l'Empire d'un instrument économique sans pareil. » Plus loin, il ajoute : « Le gouvernement prussien, maître de ses chemins de fer, n'a pas craint de multiplier les ports de transbordement sur l'Oder, dont le cours navigable est tout entier sur territoire prussien. Mais désireux, d'autre part, d'éviter le monopole, il n'a pu refuser à la voie ferrée les avantages de certains tarifs d'exportation et d'importation ». Mais M. Laffitte oublie de nous dire que ces tarifs sont tels que tout le trafic (2) destiné à la Moravie, à la Galicie, à la Hongrie, à la Silésie autrichienne est enlevé à l'Oder.

En résumé, en Allemagne comme en France, existe une concurrence très vive entre voies navigables et chemins de fer. Et quoi qu'en dise M. Laffitte, cette concurrence perd souvent « le caractère d'une lutte loyale et intelligente » (3).

En réalité, il existe une certaine supériorité en faveur de l'Allemagne ; elle ne sera pas sans doute de longue durée : en France, le mouvement d'opinion qui se manifeste actuellement par le groupement des Chambres de commerce réussira, sans doute, à vaincre l'inertie tradi-

---

(1) *Office des transports*, juillet 1902, page 81.
(2) *Office des transports*, avril 1902, page 116.
(3) LAFFITTE. — Organisation commerciale, page 11.

tionnelle du gouvernement français en ces matières et obligera les Compagnies de chemins de fer à exécuter les conditions qu'elles ont acceptées lors de la concession des lignes.

CHAPITRE IV

Comparaison du trafic des deux voies concurrentes

Nous avons vu, dans l'étude historique qui a précédé, qu'au moment de l'apparition des chemins de fer on avait cru que les canaux garderaient toujours le trafic des marchandises, les voies ferrées devant avoir simplement le transport des voyageurs. Dans une seconde période, qui a commencé un peu avant la Révolution de 1848, l'engouement en faveur des voies ferrées fut tel, que l'on crut que les canaux étaient destinés à disparaître et que leur rôle serait insignifiant dans l'avenir ; enfin, avec 1860 commença une période nouvelle, qui s'est continuée presque jusqu'à nos jours, période pendant laquelle on crut qu'aux chemins de fer reviendrait le transport des voyageurs et des marchandises de valeur, les canaux devant avoir celui des marchandises pondéreuses grâce à leurs frais minimes de traction. S'il en était ainsi, si chacune des deux voies ne recherchait que le transport d'objets de nature différente, la lutte entreprise par les Compagnies de chemins de fer contre la batellerie ne se comprendrait guère. Mais en fait il n'en est rien: En effet, si nous considérons ce qui se passe dans l'industrie, l'agriculture, nous voyons que, depuis de nombreuses années, les bénéfices autrefois réalisés ont diminué par suite de la concurrence. Or, celle-ci est telle aujourd'hui, qu'industriels, commerçants, agriculteurs recherchent la diminution des frais généraux et choisissent la voie la

moins coûteuse toutes les fois que la rapidité n'est pas une condition essentielle des transports.

Nous avons vu que la politique gouvernementale tend à obliger les Compagnies à établir des tarifs plus élevés que les prix en usage sur les voies navigables ; nous avons vu aussi que les voies ferrées se sont efforcées d'éviter tout contact avec la voie d'eau. La conséquence de cette double politique est la suivante : En général, pour la plupart des transports, la voie navigable serait préférée; mais, comme beaucoup de marchandises ne peuvent arriver à destination sans utiliser la voie ferrée sur une partie de leur parcours, et, qu'en fait, il est plus onéreux d'employer les deux voies pour un même transport que d'utiliser la voie ferrée seule, celle-ci est choisie dans bien des cas. Aussi nous allons constater que les deux voies se font concurrence pour le transport de toutes les marchandises.

M. Kaufmann a établi pour ces dernières années la part qui revient à chaque groupe de marchandises dans le trafic kilométrique total de chacune des deux voies. Nous croyons devoir reproduire partiellement ce tableau (1) qui montre, mieux que tout commentaire, ce qu'il faut penser de l'ancienne théorie qui soutenait qu'aux canaux devait revenir le trafic des marchandises pondéreuses et aux chemins de fer celui des produits de valeur.

---

(1) KAUFMANN. — Ouvrage cité, pages 857 et 858, et statistique de la navigation intérieure, 1901, page 45. Le tableau de Kaufmann (page 858) correspond au tonnage effectif et non pas au tonnage kilométrique, ainsi qu'on peut s'en convaincre en comparant ce tableau à celui de la page 856.

Comparaison entre le tonnage effectif sur voies navigables et sur voies ferrées

	1886		1890		1896		1898		1901
	V.N.	V.F.	V.N.	V.F.	V.N.	V.F.	V.N.	V.F.	V.N
Combustibles minéraux.	28.3	31.1	28.7	31.5	28.6	30.7	27.6	30.8	28.3
Matériaux de construction	31.9	14.1	31.8	11.7	31.7	12.7	35.2	13.1	35.3
Bois à brûler et de service	8.4		6.6		7.4		7.0		5.7
Engrais	5.6	2.8	5.7	4.0	5.3	4.7	5.2	5.0	5.9
Produits agricoles et denrées alimentaires	14.2	19.4	14.5	18.9	14.2	17.7	13.0	18.8	13.9
Fontes et fer	7.1	7.6	7.1	7.0	7.6	7.0	7 2	7.1	4.9
Autres produits industriels et machines	2.9	10.2	2.9	10.1	2.9	10.4	3.1	10.0	4.5
Produits divers	1.6	15.8	1.4	16.8	1.4	16.8	1.0	15.2	0.9
Bois flotté			1.3		0.9		0.7		0.6
	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Donc, en 1886, 60 o/o des transports par eau consistaient en combustibles minéraux et matériaux de construction. En 1898, cette proportion augmente légèrement et atteint 63,6 en 1901. Sur les chemins de fer, nous constatons une légère diminution pendant ce laps de temps. La proportion est bien moindre que sur canaux : 45,2 en 1886, 43,9 en 1898.

Les produits agricoles constituent proportionnellement une part plus importante dans le tonnage effectif des chemins de fer que dans celui des canaux. Le même fait est constaté aussi pour l'industrie métallurgique. Mais, pour ce groupe, les statistiques ne nous permettaient pas jusqu'en 1901 de séparer les marchandises de valeur des matières premières. La statistique de la navigation intérieure de 1901 établit cette distinction.

En résumé, on peut dire que, depuis de nombreuses années, chemins de fer et voies navigables se font concurrence pour le transport de toutes les marchandises : La seule différence qui existe dans le tonnage effectif

des deux réseaux, c'est que proportionnellement les chemins de fer transportent plus de produits de valeur et moins de produits pondéreux que les voies navigables. Le groupe pour lequel la différence entre les deux réseaux est la plus manifeste est celui qui est indiqué dans les statistiques sour la rubrique «produits divers». Tandis qu'en 1898, sur canaux, la proportion du tonnage effectif de ce genre est de 1 o/o, sur voies ferrées elle est de 15,2. Les expéditions des marchandises de valeur, se faisant en effet bien souvent par petites quantités, obligent le transporteur à avoir une organisation très complexe et très coûteuse (groupement des expéditions, gares, transport des colis aux destinataires) qu'il est impossible à la petite batellerie d'avoir à sa disposition. En outre, même s'il existe de puissantes Compagnies de navigation, il faut remarquer que leur trafic n'est jamais comparable à celui des chemins de fer : la part qui revient à chaque unité de trafic dans les frais occasionnés par toute cette organisation est toujours plus importante pour les voies navigables que pour les voies ferrées.

Toutefois, sur les voies naturelles, par suite de la vitesse plus grande que les bateaux peuvent y atteindre, on voit la proportion des produits de valeur augmenter et celle des produits pondéreux diminuer.

Année 1901

	Voies navigables en général		Seine de Rouen au confluent de l'Oise		Rhône de Lyon à Arles	
Combustibles minéraux	28.3 o/o		28.9 o/o		6.9 o/o	
Matériaux de construction	35.3	68.5	11.1	43.0	48.3	58.4
Matières premières de l'industrie métallurgique	4.9		3.0		3.2	
Produits industriels et machines	4.5		11.4		13.6	
Produits agricoles et alimentaires	13.9	19.3	29.7	42.2	19.5	35.2
Divers	**0.9**		**1.1**		**2.1**	

Nous voyons, par ces quelques chiffres, que sur la Seine et le Rhône, voies larges où des transports rapides peuvent s'effectuer, les proportions que nous avons indiquées subissent des modifications profondes. M. Colson (1) nous dit que sur la Seine, la Compagnie Havre-Paris-Lyon-Méditerranée fait des transports de détail assez considérables (fils, tissus, papiers, épiceries): Ceci nous prouve que les deux voies peuvent se prêter, l'une et l'autre, au transport de marchandises de toute nature et que la distinction qui était faite autrefois entre produits pondéreux réservés à la voie d'eau et produits de valeur réservés à la voie ferrée n'a guère plus de raison d'être.

Et maintenant, si au lieu de considérer le tonnage effectif, nous examinons le parcours moyen de marchandises sur les deux voies, les conclusions précédentes sont peu modifiées par les quelques données que nous possédons (les statistiques des chemins de fer ne nous donnent des renseignements que pour l'ensemble des marchandises et pour les combustibles minéraux):

Parcours moyen sur les voies navigables (2)

	1883	1892	1898	1901
Combustibles minéraux.....	164k	192k	206k	224k
Matériaux de construction...	66	73	66	70
Bois à brûler.....	145	148	146	163
Engrais.....	35	67	77	59
Produits agricoles.....	123	152	147	131
Fontes et fer.....	173	220	242	207
Produits industriels.....		240	256	281
Divers.....	172	103	88	105
Machines.....		222	213	317
Moyenne.....	114	139	141	144

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 610.

(2) Kaufmann. — Ouvrage cité, p. 863, et *Revue politique et parlementaire*, 1902, tome 34, p. 358 et s.

Parcours moyen sur les voies ferrées

	1883	1892	1898
Ensemble des marchandises .	124k 200	126k 600	129k
Houille.....	84 700	99 400	101 700

Ainsi, à première vue, la longueur moyenne des parcours est plus élevée sur voies navigables que sur chemins de fer. Mais la distance d'un point à un autre est plus grande par eau que par rails. M. Picard, nous l'avons vu, évalue que la distance par voies navigables est les 10/8 de la distance par voies ferrées. Si nous appliquons cette proportion à la moyenne des parcours par eau en 1898, nous voyons que celle-ci doit être ramenée à 112 k. 8 ; le parcours moyen sur les voies navigables est donc moins long que celui que nous avons constaté pour les voies ferrées (129 k.). Pour les houilles cependant, il reste encore en 1898 plus élevé par eau (164 k. 8) que par rails (101 k. 7).

Donc, même en admettant que la proportion donnée par M. Picard soit un peu exagérée, on peut tout au moins affirmer d'une façon générale que le parcours moyen pour l'ensemble des marchandises n'est pas plus élevé sur voies navigables que sur voies ferrées. Ainsi, les voies ferrées ne sont pas préférées aux chemins de fer pour les longs parcours. C'est là la seule conclusion que l'on puisse tirer de cette comparaison entre les deux voies concurrentes.

Sur les voies navigables, nous remarquons que le parcours moyen des différentes marchandises a considérablement augmenté pendant les premières années qui ont suivi la mise à exécution du programme Freycinet. En outre, ce sont les produits concernant l'industrie métallurgique (houilles, matières premières de l'industrie

métallurgique, produits industriels, machines) qui effectuent les plus longs parcours. Pour les autres groupes, à part le bois, les parcours sont relativement moindres.

Ainsi donc il n'existe pas de différences très nettes entre marchandises pondéreuses et marchandises de valeur au point de vue du parcours kilométrique. Selon les circonstances, les unes et les autres empruntent soit la voie ferrée, soit la voie navigable, et cela, quelle que soit la longueur du parcours qu'elles ont à effectuer.

Cette similitude de trafic, conséquence de la politique gouvernementale en matière de tarifs de transports, justifie-t-elle la lutte que les Compagnies de chemins de fer ont engagée contre la batellerie, lutte qui, nous l'avons vu, se traduit par la volonté bien ferme des Compagnies de s'opposer à la construction des points de contact avec la voie navigable? Il semble bien que non. En effet, il y a un fait bien certain, c'est qu'à moins de cas tellement particuliers en France qu'on peut les négliger dans une étude de ce genre, le transport des voyageurs, des colis postaux, de la messagerie et en général celui des marchandises qui voyagent par grande vitesse échappe aux voies navigables. En outre, en France, les marchandises qui voyagent en petite vitesse par petits ballots appartiennent presque exclusivement aux chemins de fer (nous avons vu cependant qu'il faut faire exception à cette règle pour certaines voies naturelles où des transports rapides peuvent s'organiser) ; les transports de bestiaux échappent aussi complètement aux voies navigables. Or, M. Fleury (1), auquel j'emprunte ces remarques fort justes, estimait que tout ce trafic, absolument soustrait à la concurrence

(1) Rapport Fleury, page 3 et s.

des voies navigables, représentait en 1887 15 o/o tonnage total et 70 o/o des recettes des chemins de fer. De plus, il faut remarquer qu'en ce qui concerne les autres marchandises, les voies navigables ne peuvent pas toujours être en concurrence avec les voies ferrées. Les chemins de fer existent aujourd'hui dans toutes les parties de la France ; la longueur des voies ferrées d'intérêt général était en 1898 de 37.423 kilomètres, tandis qu'à cette même date nous n'avions que 4.715 kilomètres ayant les dimensions prévues au programme Freycinet, c'est-à-dire pouvant se prêter à un trafic important. M. Fleury estimait en 1892 qu'il y avait en France 5.621 k. de voies navigables qui étaient en parallélisme avec 4.956 k. de chemins de fer, c'est-à-dire avec 15 o/o de réseau, et parmi ceux-là 790 kilomètres sont de peu d'importance. Nous devons ajouter, pour être exact, que la plupart des autres canaux se trouvent dans la région du Nord, où l'industrie est prospère et où les transports sont très nombreux. M. Fleury estimait, après avoir étudié tous ces faits, que la concurrence des voies navigables se limitait au dixième de la recette brute des chemins de fer. Et si, au lieu de considérer la recette brute, on cherchait la part de bénéfices nets que la voie navigable peut enlever aux chemins de fer, on arriverait à un chiffre bien inférieur, car, les tarifs de transport des matières pondéreuses étant très réduits, les pertes qui résultent pour les Compagnies de concurrence des voies navigables sont encore bien moindres.

En résumé, nous pouvons dire que, malgré la similitude de trafic des deux voies, la lutte entreprise par les Compagnies de chemins de fer contre les voies navigables ne s'explique guère, car les voies ferrées n'ont pas à

redouter, autant que le prétendent les Compagnies, la concurrence des canaux.

En Allemagne, comme en France, les voies navigables font concurrence aux chemins de fer pour le transport de presque tous les produits. En effet, commerçants et industriels, obligés de réaliser des économies sur les frais généraux, utilisent, toutes les fois qu'ils le peuvent, la voie d'eau, qui est la voie économique chez nos voisins comme chez nous. C'est ce que nous dit M. Van der Borght (1) dans son rapport au 5e Congrès de navigation : « De nos jours, en dehors d'exceptions tout à fait isolées, les transports à bon marché sont une nécessité absolue pour tous les articles, qu'il s'agisse d'articles encombrants ou non. Cette nécessité dépend moins de la nature de l'article — abstraction faite de ceux sujets à une prompte détérioration — que des circonstances spéciales dans lesquelles se conclut le marché donnant lieu à l'expédition. Les houilles, le fer, les minerais, etc., peuvent, selon les circonstances, admettre un transport lent, ou exiger au contraire un transport accéléré ». Cette idée est d'autant plus exacte, qu'en Allemagne, nous l'avons vu précédemment, existent des voies larges où la batellerie à vapeur peut se charger de transports relativement rapides et faire concurrence aux chemins de fer pour tous les transports par petite vitesse ; elle réussit ainsi à enlever à la voie ferrée un trafic relativement important de marchandises de valeur. Nous ne pouvons mieux faire pour le prouver que de reproduire la statistique donnée par le Dr Langdraff (2), regrettant seulement

(1) Rapport Van der Borght, page 5.
(2) Rapport Landgraff, page 68.

qu'elle ne comprenne pas toutes les marchandises (houilles, par exemple) :

Marchandises transportées sur le Rhin en 1890

Froment et épeautre	401.785
Seigle	279.504
Avoine	126.927
Orge	129.773
Autres graines et légumes	111.475
Graines oléagineuses	138.495
Minerais de fer	634.200
Pétrole et autres huiles minérales	102.108
Huiles grasses et graisses	47.895
Goudron, poix, résines	37.634
Bois et teintures	14.602
Riz	11.431
Fer brut et en débris	127.451
Fer ouvré de toute sorte	10.443
Ciment, chaux	5.764
Bois de construction	14.986
Coton	19.567
Tabac brut	5.894
Tuiles, briques	6 468
Machines et instruments	4.881
Café, cacao	25.105

Ains donc, sur le Rhin, la batellerie transporte des produits extrêmement variés, des marchandises de grande valeur, comme le café, dont le tonnage dépasse 25.000 tonnes, et aussi des marchandises pondéreuses, comme les minerais de fer, dont le tonnage est de 634.200 t.

Sur l'Elbe, existe un trafic de marchandises aussi variées : En effet, M. Aimond (1) nous donne, pour 1897, la valeur des principaux produits transportés à Hambourg par chemins de fer et par voies navigables :

(1) Rapport Aimond, page 1010.

Désignation	Par l'Elbe	Par chemin de fer
Sucres	221.629.610 marks	2.980.200 marks
Conserves	2.790.160	3.673.170
Eaux minérales	1.464.290	408.230
Papier	18.473.010	8.550.640
Pianos	4.878.930	11.102.490
Armes	1.211.100	2.001.450
Lait condensé	654.500	574.100

On trouve en outre, dit M. Aimond, d'importantes expéditions par chalands d'œufs frais, meubles, porcelaines, verreries, machines à coudre.

Il existe enfin, dans l'article de M. Mange que j'ai déjà bien souvent cité, quelques renseignements complémentaires qui permettent d'avoir une idée d'ensemble sur le détail du trafic des voies navigables en Allemagne. «M. Todit (1), conseiller du gouvernement, a analysé en détail le trafic desservi en 1884 par le chemin de fer et la voie d'eau. Dans l'ensemble, ce trafic s'est réparti à raison de 15 o/o pour la voie d'eau. Or, tandis que la part prise par cette dernière est bien au-dessous de la moyenne pour le charbon 10 o/o, pour les minerais 9 o/o, pour le fer 8 o/o, elle dépasse sensiblement cette moyenne pour le bois 30 o/o, pour les graines et les céréales 25 o/o, pour l'huile 37 o/o, pour le sucre et la mélasse 30 o/o». C'est encore la conclusion à laquelle arrive M. Laffitte: «L'organisation de la batellerie, la transformation du matériel fluvial, la construction des ports intérieurs et des gares d'eau ont donné les résultats que l'on pouvait en attendre; les transports par eau se sont trouvés en état de concurrencer les chemins de fer et de

(1) MANGE. — Les voies navigables de l'Allemagne, page 19.

partager avec eux non seulement le transport des marchandises encombrantes, mais encore celui des marchandises de plus grande valeur, telles que les marchandises en caisse».

M. Pescheck (1) constate la corrélation qui existe entre le trafic des produits de valeur et l'amélioration des voies: «Il est impossible de déterminer avec précision les catégories de marchandises qui préfèrent la voie navigable à la voie ferrée. Au fur et à mesure que la voie d'eau s'améliore, que l'outillage pour le chargement et le déchargement s'accroît, que l'organisation d'un trafic par eau aussi régulier que possible se perfectionne, grâce à l'intervention des Compagnies de navigation à vapeur, les marchandises même les moins encombrantes recherchent la voie d'eau».

Pour nous résumer, nous dirons que les chemins de fer et les canaux peuvent transporter les mêmes marchandises, le fait est surabondamment prouvé par ce qui se passe en Allemagne, et si, en France, nous ne constatons pas un tel trafic de détail, cela tient à ce que notre réseau principal, qui consiste surtout en canaux, se prête difficilement aux transports rapides. Mais la voie ferrée présente de tels avantages sur la voie navigable qu'elle lui serait certainement préférée à égalité de prix et même à un prix légèrement supérieur. M. Picard (2) estime que la différence de vitesse des transports sur les deux voies, les pertes et déchets supportés par les marchandises pendant les longs parcours, l'obligation d'avoir des magasins plus vastes et plus coûteux constituent pour le

(1) Rapport PESCHECK au 5e Congrès de navigation, page 7.
(2) PICARD.— Ouvrage cité, page 327 et s.

commerce une majoration de 20 o/o des prix de transport par eau. Dans de telles conditions, il est bien certain que si le gouvernement n'avait pas eu une politique différente à l'égard des voies de transport, la voie navigable n'aurait pas un trafic aussi important et aussi varié que celui que nous venons de constater.

CHAPITRE V

Politique a suivre dans la question de l'augmentation de la puissance de trafic des voies de transport

La crise de transports, qui s'est produite pendant les années qui ont précédé l'Exposition de 1900, semble pour certains avoir démontré l'insuffisance des voies existantes, et la question se pose de savoir si l'on doit rechercher dans la construction des voies navigables ou dans l'élargissement des voies ferrées le remède à un état de choses aussi défectueux. En France, M. Aimond est absolument convaincu de l'utilité des voies navigables pour décharger les voies ferrées d'un trafic qu'elles ne pourraient que difficilement supporter : «Malgré toutes ses imperfections (1), nous avons vu que la navigation intérieure dans l'ensemble se développe beaucoup plus vite que les chemins de fer ; elle est aujourd'hui leur auxiliaire indispensable et l'insuffisance périodique du matériel roulant fait mieux apprécier les services rendus par le transport des 4 milliards et demi de tonnes kilométriques dont se charge la batellerie». En Allemagne aussi, c'est sous le prétexte de décharger le chemin de fer d'une partie de son trafic qu'a été proposée la construction du canal de l'Elbe au Rhin. «Le motif fondamental (2) mis constam-

(1) Rapport Aimond. (Annexes. Chambre 1901, page 1006).

(2) Article de Colson. (*Revue politique et parlementaire,* tome 22, page 404, année 1899).

ment en avant par les défenseurs du projet, c'est que le chemin de fer ne peut plus suffire à desservir le trafic. Nulle part, disait M. Thielen, ministre des travaux publics, pas même en Angleterre, on ne trouve un mouvement comparable à celui de la Ruhr, concentré sur un aussi petit espace... et, d'après les industriels intéressés, de nombreuses affaires, notamment pour l'exportation, auraient été manquées à raison de l'impossibilité de faire effectuer les transports en temps utile. Les gares, les voies, seraient également à la limite de leur capacité de trafic».

Mais est-il vrai que les voies ferrées aient atteint leur maximum de capacité de trafic? Certainement il y a eu, tant en France qu'en Allemagne, dans les années de prospérité industrielle qui ont précédé 1900, une véritable crise de transports. Mais on ne saurait soutenir que cette crise a démontré l'impuissance des voies ferrées à supporter un trafic très important.

M. Colson a consacré, dans ces dernières années, un certain nombre d'articles de la *Revue politique et parlementaire* (1) à l'examen de cette question et il a montré qu'en France, la crise dont l'industrie a eu à souffrir a eu surtout pour cause la coexistence des voies ferrées et des voies navigables. En effet, le tonnage kilométrique des marchandises transportées tant sur voies navigables que sur voies ferrées montre que vers 1899, le trafic, qui pendant de nombreuses années avait subi une progres-

(1) *Revue politique et parlementaire*, année 1899, tome 22, page 397 et s.
— — 1900 — 26, page 594 et s.
— — 1901 — 30, page 404 et s.

sion constante, s'est subitement accru d'une façon anormale :

Années	Voies navigables	Voies ferrées
	millions de t. k.	millions de t. k.
1881	2.174	10.753
1886	2.798	9.314
1891	3.537	12.294
1896	4.191	13.217
1897	4.366	13.791
1898	4.577	14.865
1899	4.489	15.860
1900	4.675	16.500

Ainsi, tandis que, pendant les 3 premières périodes quinquennales, la progression annuelle du trafic de la navigation a été de 5 o/o (1881-1886), puis de 4.6 o/o (1886-1891), et enfin de 3.4 o/o (1891-1896), c'est-à-dire a été presque constante, mais de moins en moins rapide, celle des transports par chemins de fer a été beaucoup plus lente. La progression moyenne de 1881 à 1891 a été de 1.5 o/o comme de 1891 à 1896, et ce sont eux qui ont supporté la totalité de la dépression qui s'est manifestée vers 1886. En 1897, au début de la période de prospérité qui nous occupe, les deux réseaux ont vu le trafic augmenter de 4.3 o/o par rapport à l'année précédente. En 1898, la progression a été de 7.8 o/o pour le chemin de fer et de 4.8 o/o pour les voies navigables. En 1899, tandis que nous constatons pour le chemin de fer une agmentation de trafic de 6.7 o/o, la navigation voit croître le sien de 1.9 o/o. De 1896 à 1899, sur les voies navigables, la progression annuelle a été de 2.4 o/o par an en moyenne, c'est-à-dire a suivi la décroissance que nous avions constatée pendant la période précédente. Pour les chemins de fer, au contraire, l'augmen-

tation moyenne a été de 6 o/o, c'est-à-dire a quadruplé. Quant à la dépression qui s'est produite en 1899 dans le trafic des voies navigables, elle était la conséquence de la diminution des importations de céréales par suite de la récolte abondante de 1898 ; elle était d'autant plus accentuée que, l'année précédente, il y avait eu en France pénurie de céréales et, par là même, augmentation des importations (en 1899, la statistique de la navigation intérieure accuse une diminution de 71 millions de tonnes kilométriques dans le transport des céréales). Cette différence devait apparaître exclusivement dans le trafic des voies navigables, car ce sont elles qui, à raison de leurs avantages au point de vue du prix des transports et par suite de la situation des grands ports d'importation à l'embouchure des grands fleuves, accaparent presque tout ce trafic. Elles ne servent guère, au contraire, aux transports des produits agricoles indigènes, car les lieux de production sont trop dispersés pour qu'elles puissent être utilisées.

En 1900, la progression pour les chemins de fer a été de 4,04 et pour les voies navigables de 4,14. Mais en 1899 il y avait eu diminution des transports, comme nous l'avons vu précédemment, et si nous établissons la progression 1898-1900, nous voyons qu'elle a été seulement de 2,14 o/o, c'est-à-dire que l'augmentation du trafic a été normale.

On peut donc dire, d'une façon générale, que, pendant cette période de grande prospérité industrielle, les voies navigables n'ont pas vu leur trafic augmenter aussi rapidement que les chemins de fer et n'ont pas eu à subir une crise semblable à celle que l'on a constatée sur ceux-ci. Ce fait s'explique facilement : la situation des deux voies est totalement différente. Les bateliers n'ont qu'à hausser

légèrement leurs prix pour voir aller aux chemins de fer une partie de leur trafic. Les Compagnies de chemins de fer sont obligées, au contraire, de transporter toutes les marchandises qu'on leur porte dans un délai donné ; ce sont donc elles qui se sont vu imposer le transport de tous les produits que les voies navigables ne pouvaient accepter.

A l'appui de cette thèse, on peut encore faire remarquer que, dans ces dernières années, l'accroissement des transports s'est surtout produit dans les régions industrielles du Nord, de l'Est et du Centre, qui sont à la fois pourvues de voies navigables et de voies ferrées. Il est certain, dans ces conditions, que le trafic des voies navigables aurait dû s'accroître aussi rapidement que celui des chemins de fer. Mais nous avons vu qu'il n'en a pas été ainsi. Le réseau ferré, qui eût été déjà surchargé par l'augmentation de trafic qui devait lui revenir naturellement, a pu supporter difficilement tous les transports supplémentaires qui lui ont été confiés. Et immédiatement, on s'est plaint des Compagnies de chemins de fer qui étaient seules responsables de la crise de transports dont l'industrie avait alors à souffrir. Mais si le réseau ferré eût été seul, si les voies navigables n'avaient pas existé, la crise eût été certainement bien moins importante : En effet, la progression annuelle des transports eût été en moyenne de 2.5 en 1896 au lieu de 1.5, celle de ces dernières années n'eût été que de 2 à 3 fois supérieure à la progression normale au lieu de 5 et 6 fois. Cette différence est certainement considérable. En effet, c'eût été une progression de 2.5 et non pas de 1.5 qui eût servi de base aux commandes de matériel et à la désignation des voies à élargir.

Mais ce n'est pas là le seul inconvénient de la coexis-

tence des deux voies. En effet, pendant les périodes de grande prospérité industrielle, les Compagnies de chemins de fer sont obligées de faire construire du matériel nouveau, d'augmenter le personnel et si, dans la suite, le trafic diminue, ce sont les voies ferrées qui ont presque seules à en supporter les conséquences. La batellerie n'a qu'à diminuer légèrement ses prix pour que les marchandises affluent sur les voies navigables. Ce sont les chemins de fer seuls qui ont eu à supporter en 1886 la totalité de la dépression de trafic constatée. Cependant, en 1901, la batellerie a eu à subir une diminution de trafic de 6.4 o/o. Les voies ferrées ont eu certainement à supporter aussi une baisse importante de leur trafic, mais, pour les voies navigables, la diminution constatée provient surtout de l'abondance de la récolte de blé et de vin en 1900 qui, pour les causes indiquées précédemment, a eu sa répercussion sur le trafic des voies navigables en 1901.

Mais, admettons pour un instant que l'impuissance des voies de transport actuelles ait été prouvée, et demandons-nous s'il n'est pas contraire à l'intérêt général de construire des voies navigables, comme le proposent le projet Baudin et le gouvernement allemand. La capacité des voies navigables, surtout s'il s'agit de voies artificielles peu larges, est toujours très restreinte : L'augmentation de la largeur d'un canal serait toujours très onéreuse et n'accroîtrait que modérément sa puissance de trafic.

Mais n'en est-il pas de même pour les voies ferrées? L'affirmative a été soutenue : C'est ainsi que M. Krantz (1) en 1872, disait, à ce sujet : « Forcés de transporter, à

(1) *Journal officiel* du 24 juin 1872, page 4253.

des vitesses inégales, les voyageurs et les marchandises, les chemins de fer n'ont pas une puissance indéfinie. Leur matériel fort coûteux, leurs gares relativement restreintes ne se prêteraient d'ailleurs pas à des mouvements notablement supérieurs à ceux qui s'effectuent aujourd'hui. On a pu le reconnaître dans la crise dont nous sortons à peine. Sans être indéfinie, la puissance de transport de la voie d'eau a des limites plus étendues». Je reconnais bien volontiers que l'obligation, où se trouvent les chemins de fer, de faire circuler des trains dans les deux sens, et la nécessité d'alterner des trains de voyageurs et des trains de marchandises circulant à des vitesses différentes, limitent singulièrement la puissance de trafic d'une voie unique. M. Colson (1) nous dit qu'un chemin de fer à simple voie ne peut donner passage au maximum qu'à 15 ou 20 trains par jour dans chaque sens.

Mais dans toutes les régions où l'industrie est prospère, et où, par là même, les transports de voyageurs et de marchandises sont nombreux, les Compagnies n'hésitent pas à créer une double voie : la seule cause qui s'oppose alors à la circulation ininterrompue des trains se trouve dans l'obligation de faire circuler dans le même sens des trains ayant des vitesses inégales; il faut alors que le croisement s'opère dans les gares. Mais comme celles-ci sont assez rapprochées, la puissance de trafic d'une ligne à double voie est déjà très grande ; M. Colson estime qu'une double voie peut laisser circuler 100 et même parfois 200 trains par jour dans chaque sens, suivant que la vitesse des différents trains

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 274.

varie plus ou moins. On peut en outre beaucoup augmenter encore ce chiffre en établissant sur certaines sections une nouvelle voie destinée à permettre le croisement.

Si le trafic était trop considérable, les Compagnies auraient un moyen de rendre indéfinie la capacité d'une ligne : la création d'une quadruple voie, c'est-à-dire une double voie pour les trains de grande vitesse et une double voie pour les trains de petite vitesse. Il faut remarquer que, dans ce cas, l'amortissement du capital employé à la construction et les frais d'entretien d'une des doubles voies doivent être supportés en entier par le trafic de petite vitesse.

Mais, pour le moment, il existe un autre moyen de remédier à la situation, c'est d'augmenter la capacité du matériel en usage sur les voies ferrées. En effet, les chemins de fer emploient actuellement des wagons dont la capacité varie entre 10 et 15 tonnes : Or, aux Etats-Unis, on a, dans ces dernières années, adopté le wagon d'une capacité de 20 à 30 tonnes (1) et il est certain que les Compagnies françaises n'hésiteraient pas à modifier leur matériel si la capacité des voies existantes était insuffisante. Cela aurait en outre l'avantage de diminuer le prix de revient des transports, comme l'a prouvé l'expérience faite aux Etats-Unis.

Mais admettons même que, cette transformation une fois faite, la voie ferrée ne puisse pas effectuer le transport de toutes les marchandises qui lui sont confiées. La question se posera alors de savoir si pour l'Etat il ne serait pas plus avantageux de rendre la voie quadruple

(1) De Lespinats. — Protestation contre l'urgence et le classement du canal de la Meuse à Longwy et à l'Escaut, page 57.

que de construire une voie navigable qui viendrait décharger la voie ferrée d'une partie de son trafic. Nous avons déjà vu qu'une voie quadruple rendrait certainement beaucoup plus de services qu'une voie navigable que l'on viendrait juxtaposer à côté d'une double voie. Mais quelle solution doit-on adopter si l'on se place au point de vue des frais de construction ?

M. Kaufmann (1) estime qu'il a été dépensé, en France, jusqu'en 1895, 1.755.800.000 fr. Or, si l'on considère la longueur des voies existantes, on voit que le coût du kilomètre de voie navigable est de 138,600 fr., soit 84,800 fr. pour les rivières et 222,900 fr. pour les canaux. Mais ces chiffres ne sauraient servir de base exacte à la comparaison que je me propose de faire, car depuis 1878 les travaux entrepris ont bien souvent eu pour but l'amélioration du réseau existant, et il est certain qu'en ajoutant, comme on le fait dans ce calcul, les dépenses de premier établissement aux dépenses d'amélioration, on obtient un coût supérieur à celui qu'aurait nécessité la construction d'un canal dans les conditions prévues au programme Freycinet. En sens contraire, nous devons remarquer que beaucoup de travaux ont été faits à une époque où l'argent avait plus de valeur qu'aujourd'hui.

M. Krantz (2), en 1872, c'est-à-dire avant l'amélioration du réseau, nous disait : «Si l'on tient compte des frais de personnel et des intérêts de l'argent pendant la construction qui ne sont pas comptés pour les constructions faites par l'Etat, on trouve que le coût moyen du kilomètre de canal est d'environ 180.000 fr., c'est-à-dire

(1) KAUFMANN, page 868 et s.

(2) Rapport KRANTZ. (*Journal officiel*, juin 1872, page 4253 et s.).

les deux tiers du prix de chemins de fer construits dans des conditions moyennes de courbe, de pente et de terrain». En nous plaçant à une époque plus récente, nous voyons que le canal de l'Est (1), long de 432 k. et établi, sur une partie de sa longueur, en lit de rivière, a coûté 102.950.000 fr., soit 229.880 fr. le kilomètre ; le canal de l'Oise à l'Aisne (2), long de 48 kilomètres, a coûté 35 millions, soit 730.000 fr. le kilomètre ; le canal de la Marne à la Saône a coûté environ 450.000 fr. par kilomètre ; il en a été de même du canal de Montbéliard à la Haute-Saône. Sur les voies navigables naturelles, la dépense est un peu moindre : C'est ainsi que sur le Rhône il a été dépensé 240.000 fr. par kilomètre ; sur la Seine, de Paris à Rouen, 273.000 fr. par kilomètre pour porter le mouillage à 3 m. 20. Mais si l'on considère la distance Paris-Rouen par rails, on arrive à cette conclusion que, par kilomètre utile, il a été dépensé sur la Seine plus de 500.000 fr. En Allemagne, la dépense est la même ; le canal de Dortmund à l'Ems a coûté plus de 400.000 fr. le kilomètre.

En outre, il faut remarquer que les statistiques donnant le coût de construction des canaux (3) ne tiennent pas compte des charges des capitaux pendant la durée de la construction. Or, ces charges représentent 20 o/o des chiffres indiqués pour les chemins de fer.

L'intérêt de ces renseignements est d'autant plus grand que bien souvent, au moment du vote des crédits nécessaires à la construction des canaux, on trouve des évalua-

---

(1) *Journal des Economistes*, tome 33, année 1886, page 280.
(2) Colson. — Ouvrage cité, page 135.
(3) Picard. — Ouvrage cité, page 263.

tions très inférieures aux dépenses réelles nécessitées. C'est ce que nous avons constaté précédemment pour le programme Freycinet relatif aux voies navigables. C'est ce qui s'est produit pour le canal de la Marne à la Saône, pour lequel, tandis que les estimations s'élevaient à 44 millions, il a dépensé 85 millions ; pour le canal de Montbéliard à la Haute-Saône, dont les dépenses, estimées à 22 millions, se sont élevées à 35 millions. Et ce n'est pas seulement chez nous qu'un tel fait se produit : En Allemagne, nous voyons que le canal de Dortmund à l'Ems, dont les dépenses de construction avaient été évaluées primitivement à 75 millions, a coûté 105 millions.

Le coût d'établissement des voies ferrées est en réalité sensiblement égal à celui que nous avons constaté pour les derniers canaux construits. M. Picard nous dit en effet que si l'on considère l'ensemble des lignes concédées en 1883 et le réseau de l'Etat tel qu'il a été constitué en 1878, on voit que le coût d'établissement a été de 443.000 fr. (1). M. Colson (2) évaluait ces mêmes dépenses en 1898 à 430.000 fr. par kilomètre, y compris 70.000 fr. de subvention kilométrique de l'Etat. Sur ces sommes, le matériel d'exploitation représente 10 o/o des dépenses totales. Or, dans les prix que nous avons donnés pour les canaux, ne sont pas comprises les dépenses pour le matériel : celles-ci sont entièrement supportées par les bateliers. Mais nous devons constater que nous nous sommes placés dans les conditions moyennes, c'est-à-dire que, pour calculer le prix moyen, il a été tenu

(1) Picard. — Ouvrage cité, page 262.
(2) Colson. — Ouvrage cité, page 317.

compte des dépenses très élevées qu'ont nécessitées les travaux d'art dans les régions montagneuses. Mais si on considère une ligne construite, dans un pays de difficulté moyenne, avec largeur de voie normale et voie unique, les dépenses d'établissement, d'après les indications contenues dans les cours de chemins de fer de l'Ecole des Ponts et Chaussées, se répartissent ainsi qu'il suit (1) :

Etablissement de la plate-forme.....	105.000
Voie courante.....	30.000
Stations.....	30.000
Matériel et outillage.....	15 000
Totaux.....	180.000

Dans les mêmes conditions, la construction d'une ligne à double voie coûte 60.000 fr. (2) de plus par kilomètre. Mais en fait, le doublement des voies coûte plus cher, car il s'agit le plus souvent d'élargir une voie déjà existante et par là même d'acheter de nouveaux terrains, de refaire de nouveaux travaux d'art.

On peut donc dire qu'actuellement la construction d'un canal dans les conditions nécessaires pour permettre le passage d'une péniche flamande et celle d'un chemin de fer à double voie construit dans un pays de difficulté moyenne peuvent être évaluées à 400.000 francs par kilomètre, si l'on tient compte de toutes les dépenses qu'ils nécessitent l'un et l'autre.

Or, s'il s'agit de décharger la voie ferrée existante d'une partie du trafic qui l'encombre, il vaudra encore mieux construire une voie ferrée nouvelle, qui ne néces-

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 272.
(2) Colson. — Ouvrage cité, page 275.

sitera pas une dépense plus considérable et qui aura une capacité presque indéfinie, tandis qu'une voie navigable aura toujours une capacité limitéee. Il en serait de même s'il s'agissait d'améliorer une voie naturelle non navigable encore, car les dépenses seraient bien souvent aussi considérables que si l'on élargissait la voie ferrée, et la puissance de trafic de la voie d'eau ne serait pas comparable à celle de la voie ferrée.

Cette solution s'impose, même en présence des frais d'entretien qui, comme nous allons le voir, sont plus onéreux sur la voie ferrée que sur la voie navigable. M. Picard (1) évalue ainsi les sommes dépensées par kilomètre :

Rivières : 720 fr. d'entretien + 380 fr. pour grosses réparations et traitement des ingénieurs.

Canaux : 1.280 fr. d'entretien + 620 fr. pour grosses réparations et traitement des ingénieurs.

soit au total 1.100 fr. par kilomètre de rivière et 1.900 francs par kilomètre de canal. Toutefois, si l'on remarque que les dépenses relatives aux rivières intéressent aussi la conservation des berges et le service de la pêche, on arrive aux chiffres suivants :

800 fr. par kilomètre de rivière, 1.900 fr. par kilomètre de canal.

M. Kaufmann (2) nous indique les dépenses d'entretien des canaux inscrites au budget dans ces dernières années :

	Rivières	Canaux	Ensemble
1898	5.945.000	5.655.000	11.600.000
1900	6.100.000	6.150.000	12.250.000

(1) Picard. — Ouvrage cité, page 268.

(2 Kaufmann. — Ouvrage cité, page 830.

Il convient, dit-il, de déduire de ces sommes environ 2 millions de francs provenant de certaines recettes accessoires et de profits divers que l'Etat tire de la navigation intérieure. Mais, par contre, les dépenses ainsi réduites doivent être majorées de 10 o/o pour frais d'administration centrale (pour M. Colson (1), ces frais s'élèvent à 3 millions, c'est-à-dire à 25 o/o du chiffre prévu par le budget). Enfin, cette déduction et cette majoration une fois faites, M. Leygue, dont M. Kaufmann cite et adopte l'opinion, évalue à 1.010 fr. en moyenne le montant des dépenses d'entretien par kilomètre de canal, et à 430 fr. par kilomètre de rivière. M. Colson évalue à 2.000 fr. en moyenne par kilomètre les frais d'entretien des canaux ayant un trafic notable.

Sur les chemins de fer, la dépense est bien supérieure. En effet, M. Picard évalue à 4.729 fr. par kilomètre en moyenne les frais d'entretien et de surveillance de la voie. Mais si ceux-ci sont plus onéreux sur voies ferrées que sur voies navigables, il faut remarquer que, pour les chemins de fer, ces frais se répartissent sur le trafic des voyageurs et des marchandises et que la part des dépenses qui revient à chaque unité de trafic ne doit pas être plus grande sur cette voie que sur la voie concurrente.

En résumé, nous avons été amenés par cette étude à affirmer l'inutilité de la création de nouvelles voies navigables, pour décharger la voie ferrée d'une partie de son trafic et l'avantage qu'il y aurait à élargir celle-ci, dût-on la quadrupler, plutôt que de créer une voie navigable qui serait tout aussi onéreuse et qui ne rendrait pas les mêmes services.

---

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 153.

Mais, malgré cela, il pourrait y avoir intérêt à construire des voies navigables si, comme on l'a prétendu, celles-ci rendaient sous une forme indirecte (produits manufacturés) aux chemins de fer les transports qu'elles leur prennent. Une telle coopération semble contraire à la concurrence dont j'ai établi l'existence pour le transport de tous les produits. Mais enfin, cette idée a été souvent émise et, dans ces dernières années, elle a eu de tels défenseurs qu'il nous est impossible de ne pas y insister longuement. M. Aimond (1), dans son rapport sur le projet de M. Baudin, cite un certain nombre de faits qui tendent, d'après lui, à prouver que la coexistence des voies ferrées et des voies navigables, loin d'entraîner une diminution de trafic pour l'une ou pour l'autre voie, a pour conséquence l'augmentation rapide des transports sur les deux voies ; la voie navigable aurait un trafic propre et, par là même, sa construction ne nuirait que pendant un certain temps aux transports sur voie ferrée ; dans la suite, les deux voies concurrentes verraient l'une et l'autre leur trafic augmenter. Nous allons reproduire ici quelques-uns des exemples cités par M. Aimond. Il prend le trafic entre Paris et Rouen (sur la voie navigable qui relie ces deux villes, il y a de nombreux travaux d'amélioration qui ont été terminés en 1886) :

Année	Trafic sur la Seine	Trafic sur les chemins de fer
1885	135.372.747 t. k.	188 210.548 t. k.
1887	183.517.680	181.778.519
1890	212.566.157	193.419.642
1893	231.281.369	186.738.093
1895	213.436.336	176.479.210
1899	275.732.369	220.344.480

(1) Rapport Aimond. (*Journal officiel*. Annexes. Chambre, année 1901, page 1004 et s.).

Ainsi, dit-il, le trafic de la voie navigable a doublé à la suite des améliorations apportées au cours de la Seine, celui des chemins de fer a subi un temps d'arrêt et, dans les dernières années, nous constatons une progression constante des transports sur les deux voies.

De 1879 à 1896, il a été dépensé sur la voie navigable de Paris à Mons 10.778.015 fr. Le développement du tonnage kilométrique a été le suivant en milliers de tonnes:

	1880	1885	1890	1895	1899
V. N...	498.900t	573.815t	697.828t	887.164t	970.567t
V. F...	682.887.000	576.837.000	744.125.000	820.712.000	987.549.000

Ainsi nous constatons une augmentation de 474,471 t. par canaux et de 305,662,000 t. par voies ferrées.

En Allemagne, dit M. Aimond, un accroissement semblable du trafic est constaté chaque fois qu'apparaît une voie navigable ou que des améliorations sont apportées à une voie existante: à Francfort, par exemple, grâce à la construction d'une voie navigable nouvelle, le trafic de la voie ferrée et celui de la voie navigable ont augmenté.

		Chemins de fer	Voies navigables	Total
1886	Avant l'ouverture du canal.....	932.000t	156.000t	1.088.000t
1899	12 ans après l'ouverture du canal.	2.135.000	1.087.000	3.232.000

Un exemple encore plus frappant est donné par le canal de l'Oder à la Sprée. Avant la reconstruction du canal qui relie l'Oder et la Sprée, les communications entre la Silésie, Berlin et Hambourg n'étaient assurées que par le canal Frédéric Guillaume tout à fait insuffisant. Presque tout le trafic allait aux chemins de fer.

	1890	1891	1896	1899
Chemins de fer.....	1.849 000t	1.791.000t	1.382 000t	1.746.000t
Canaux	243.000	871.000	1.256.000	1.798.000
Total.	2.092.000	2.662.000	2.638.000	3.544.000

L'année 1890 marquait le plus fort trafic observé jusque-là entre Oppeln (Hte-Silésie), Berlin et les ports de l'Elbe. Cette année-là, s'ouvre le canal. Le trafic des chemins de fer tombe d'abord lentement jusqu'en 1896 et se relève ensuite régulièrement jusqu'en 1899, où il atteint 1.746.000 tonnes. Au point le plus bas (1896), le chemin de fer avait perdu le quart de son trafic (467.000 t.) qui consistait surtout en marchandises encombrantes. Si nous réunissons le trafic des deux voies, nous constatons l'accroissement annuel du trafic entre Oppeln, Berlin, le Brandebourg et Hambourg (96.000 t. par an en moyenne avant l'ouverture du canal, 161.000 t. après). Comme le trafic des chemins de fer de Berlin et du Brandebourg n'a pas augmenté, plus rapidement, après 1890 qu'avant, sauf dans la direction d'Oppeln, il est difficile de ne pas conclure que cette augmentation est due au canal.

Ainsi donc, dit M. Aimond, « tous ces faits montrent avec évidence qu'aujourd'hui la navigation intérieure, organisée pour le transport des forts tonnages, est devenue nécessaire à la circulation générale des marchandises.... on voit que la concurrence est réellement saine et profitable.... Les voies navigables doivent être, selon la parole du ministre prussien Thielen, les sœurs légitimes des voies ferrées».

M. Aimond veut donc prouver par toute cette étude qu'il n'est pas contraire à l'intérêt des chemins de fer de voir construire à côté d'eux une voie concurrente ; la création d'une voie navigable est même, d'après lui, souvent profitable aux voies ferrées, puisque, du jour où des canaux existent, le trafic augmente sur les deux voies. Cet accroissement de trafic peut ne pas se produire dans les premières années qui suivent la création de la voie navigable,

mais il se produit toujours. Le fait signalé par M. Aimond n'est pas contestable ; on pourrait même y ajouter des exemples non moins frappants : c'est ainsi que M. Laffitte (1) nous cite le cas de la région de l'Est de la France, où 83 o/o du trafic du canal de la Marne au Rhin appartiennent à des industries qui sont venues s'établir sur ses rives.

La création de voies navigables entraîne donc pour la région une véritable révolution industrielle. La diminution des tarifs de transport sur les voies concurrencées, les prix relativement minimes en usage sur les voies navigables attirent un grand nombre d'industriels qui veulent profiter des avantages dont jouit la région. C'est cet abaissement des prix de transport seul qui entraîne le développement économique que M. Aimond se plaît à constater. La diminution des prix de revient des produits a quelquefois comme conséquence une augmentation dans la consommation et la création de nouvelles industries ; mais bien souvent aussi, il y a plutôt déplacement d'industries. Ce déplacement est très avantageux pour la nation, s'il permet de faire la concurrence à l'industrie étrangère sur le marché national ou sur le marché étranger.

Mais, souvent aussi, cette baisse des prix de transport, spéciale à une région, permet aux industries assez favorisées pour en profiter de vendre des produits qui étaient fabriqués antérieurement par des industries françaises situées dans des régions moins favorisées. Dans ce dernier cas, il y a pour l'industrie des trans-

(1) Laffitte. — Organisation commerciale de notre réseau de voies navigables, page 7.

ports déplacement de trafic plutôt qu'augmentation anormale du trafic. C'est là précisément la thèse soutenue par M. Mange (1) : «L'accroissement que l'on constate dans le trafic du chemin de fer à la suite de sa jonction avec la voie navigable provient de détournements effectués avec le concours de la batellerie au détriment d'autres réseaux, comme nous en avons cité de nombreux exemples au début de ce chapitre. Mais, dans ce cas, ce qui profite à une administration des chemins de fer préjudicie à l'autre. En se plaçant à un point de vue absolu, on ne peut donc dire que la voie ferrée retire un bénéfice de son contact avec la voie d'eau».

M. Mange fait aussi remarquer combien, en cette matière, il faut se défier des données statistiques : «Il est exact que dans cette ville (Francfort) le tonnage expédié par chemin de fer s'est accru de 320.000 tonnes dans les 3 ans qui ont suivi la canalisation du Mein, tandis qu'il n'avait augmenté que de 70.000 tonnes pendant les 3 années précédant le travail. Mais si on examine les faits de plus près, on s'aperçoit que cette différence ne constitue pas un gain réel pour le chemin de fer, car elle provient de marchandises qui étaient autrefois transportées de bout en bout par voie ferrée, et qui, depuis que le Mein est navigable jusqu'à Francfort, sont acheminées par eau jusqu'à cette ville pour y être transbordées dans le chemin de fer ou vice versa... Or ces transports effectuaient jadis un parcours de 300 à 400 kilomètres par voie ferrée, tandis que ceux qui sont maintenant réexpédiés de Francfort ne font qu'un petit trajet sur rails».

(1) MANGE. — Les voies navigables, page 23.

En résumé, nous dirons que l'existence de la voie d'eau entraîne en fait une augmentation du trafic de la région ; mais cette augmentation, qui souvent n'est pas aussi grande que semblent le constater les statistiques, a pour cause la diminution des prix de transport, qui accompagne toujours la création d'une voie navigable ; malheureusement, cette augmentation de trafic n'est souvent l'indice que d'un simple déplacement d'industries, et non pas toujours, comme on l'a prétendu, celui d'un accroissement de la prospérité nationale.

Les sacrifices considérables qu'a faits la France pour la construction des voies navigables ont eu le grand avantage d'obliger les Compagnies à consentir des diminutions de leurs tarifs, si elles ne voulaient pas se voir enlever tout le trafic des voies concurrencées. De plus, celles-ci, voulant lutter contre la batellerie tout en conservant les mêmes bénéfices annuels, se sont efforcées de réaliser des économies nombreuses et ont été obligées pour cela d'apporter des améliorations à toute leur organisation. M. Dubost (1), rapporteur général du budget de 1900, résume très nettement les avantages que la France a retirés des voies navigables : «Les besoins du commerce ne peuvent être satisfaits que par des tarifs déterminés sous l'influence de la concurrence. La concurrence des routes est insignifiante. L'expérience de la concurrence des chemins de fer entre eux montre que le nombre des concurrents est trop faible pour que la coalition ne soit pas facile et tentante. Il n'y a concurrence véritable que là où l'entente est impossible par le grand nombre de concurrents ou par la crainte d'en

(1) *Journal officiel*. Débats. Sénat 1901, page 152.

voir surgir de nouveaux. Or, le caractère de la concurrence des voies navigables est précisément que la coalition n'y est pas possible. Depuis la suppression des droits de navigation, les voies navigables sont des routes où tout le monde a le droit de se mouvoir librement et la coalition y est impossible par la facilité toujours ouverte aux concurrents de surgir si des bénéfices anormaux viennent à se produire. Voilà pourquoi partout où des voies navigables sont parallèles à des lignes de chemins de fer, celles-ci sont obligées de déterminer le tarif non plus d'après des formules, mais d'après les prix de leurs concurrents avec le seul écart qui peut résulter des avantages qu'elles offrent ; de telle sorte qu'on peut poser en règle générale que l'existence d'une navigation forte est le seul moyen d'assurer le bon marché des transports ; et son action n'est pas limitée aux transports qu'elle effectue, elle s'exerce encore sur ceux qui se font sur la voie concurrente et s'étend finalement à l'ensemble même de tous les tarifs de transport».

Tel est en effet le seul avantage de la navigation : Par la concurrence qu'elle fait aux Compagnies de chemins de fer, elle les oblige à réduire leurs tarifs à un taux permettant à l'industrie de se développer.

Mais, en fait, il est bien certain que les voies navigables ne pourraient soutenir la lutte contre les voies ferrées si l'État plaçait les deux voies dans des conditions identiques. En dehors des arguments que nous avons invoqués, nous allons maintenant citer deux faits qui viennent donner une nouvelle force à cette thèse : le premier nous est fourni par le canal du Midi (1). Nous avons vu

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 601.

précédemment que le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne se trouvaient, avant ces dernières années, aux mains de la Compagnie des chemins de fer du Midi. Or, certainement, l'intérêt du détenteur des deux voies (chemin de fer et canal) était de faire passer le trafic par celle des deux voies pour laquelle le prix de revient des transports était le plus bas ; il aurait ainsi un bénéfice net plus considérable. Or, précisément, nous voyons que la Compagnie du Midi s'est efforcée par ses tarifs d'obliger les expéditeurs à faire passer tout le trafic par la voie ferrée.

Le second, relatif aux États-Unis, est cité aussi par M. Colson (1) : il nous montre que là où les chemins de fer ont leur liberté d'action, ils réussissent, grâce à leur supériorité, à enlever presque tous les transports de la voie navigable : « Le canal Erié, construit et administré par l'État de New-York dans des conditions techniques très satisfaisantes, avait établi en 1825 une communication excellente pour l'époque entre les lacs et les grands ports de l'Atlantique. Un rapport, publié en 1900 sur le commerce des grains par la Trésorerie générale, expose comment ce canal fut le véritable créateur du mouvement d'exportation des blés de l'Ouest et comment pendant longtemps on crut qu'il soutiendrait la concurrence des chemins de fer. En 1870, les rapports officieux s'exprimaient ainsi : La supériorité de nos canaux sur tout autre mode de transport pour les produits communs et pondéreux (parmi lesquels le blé se range aux États-Unis) est pleinement démontrée. Ils sortent de l'effacement partiel où les avait plongés le succès de leurs brillants rivaux ; le modeste bateau attire moins l'atten-

(1) *Revue politique et parlementaire*, année 1901, tome 30, page 413.

tion, mais il porte plus de tonnes que tout un train de bruyants wagons. Depuis lors, l'Etat de New-York a dû supprimer complètement les péages sur le canal en 1882 ; il s'est imposé de très grands sacrifices pour doubler la longueur des écluses en 1886, et cependant son trafic décroît, tandis que celui des chemins de fer augmente. Le rapport de 1900, que nous citons plus haut, résume dans les termes suivants la situation actuelle : Le canal Erié devient de moins en moins un facteur dans le commerce des grains ; l'arrêt de son développement dans les conditions actuelles est indéniable. Le gros du trafic du canal est destiné à New-York, et cependant il ne transporte que le sixième des arrivages dans cette cité pendant la saison de la navigation ; son trafic ne représente que le dixième des arrivages totaux de l'année».

Ainsi, la conclusion qui s'impose après cette longue étude est la suivante : Le réseau actuel de navigation a eu l'avantage d'obliger les Compagnies de chemins de fer à diminuer leurs tarifs et à assurer ainsi le bas prix des transports. Mais il est bien certain que si l'on plaçait les deux voies dans des conditions identiques, la supériorité des chemins de fer est telle, à tous points de vue, que les voies navigables se verraient presque abandonnées par tous les transports. Et maintenant qu'existe un vaste réseau de voies navigables en état d'obliger les Compagnies de chemins de fer à établir des tarifs réduits sur de nombreuses lignes, il y a lieu de se demander s'il ne serait pas contraire aux intérêts de la France de faire de nouveaux sacrifices pour la construction de nouvelles voies dont l'utilité dans l'avenir est très contestable.

En résumé, la construction de chacune des deux voies

exige les mêmes sacifices; les voies ferrées peuvent rendre des services plus grands que les voies navigables; c'est donc à celles-ci que l'État doit songer lorsqu'il est nécessaire d'augmenter la puissance de trafic des voies de transport existantes.

QUATRIÈME PARTIE

Les projets de loi relatifs aux voies navigables

CHAPITRE PREMIER

Améliorations projetées de l'organisation des transports par eau

Les sacrifices faits par la France pour les voies navigables ont eu l'avantage de permettre la réalisation du bas prix des transports. Mais, par suite de la mauvaise organisation des transports par eau, les résultats obtenus n'ont pas été tout à fait en rapport avec ceux que l'on était en droit d'espérer.

Cette situation n'a pas manqué d'attirer l'attention du législateur et, dès 1890, un projet de loi fut déposé par M. Yves Guyot, ministre des travaux publics : « La cause (1) du mauvais état de la navigation intérieure, dit-il dans l'exposé des motifs, se trouve dans le fait que les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires des marchandises sont trop engagés dans la question ou munis de trop peu de ressources pour avoir la volonté ou être en mesure de s'occuper efficacement de l'organi-

---

(1) *Journal officiel.* Annexes. Chambre 1890, page 1566 et s.

sation de l'exploitation». Ce fait une fois constaté, M. Yves Guyot cherchait dans le groupement des intéressés le remède à la situation dont nous souffrons. Il proposait l'organisation d'établissements publics spéciaux, auxquels il donnait le nom de «Chambres de navigation», composés (1) «d'électeurs respectivement délégués : 1° par chacune des chambres de commerce riveraines des voies navigables ou flottables comprises dans le réseau de la Chambre de navigation ; 2° par toute chambre de commerce dont la circonscription riveraine d'autres voies navigables ou flottables aura expédié ou reçu par ses ports et rivages pendant le cours de l'avant-dernière année précédant l'élection plus de 25.000 tonnes ayant emprunté le réseau de la Chambre de navigation». Chacun des électeurs devait disposer dans le collège électoral d'un nombre de voix déterminé «d'après l'importance du trafic qui, en provenance ou à destination des ports et rivages de la circonscription de la Chambre de commerce représentée, a circulé sur le réseau de la Chambre de navigation dans l'avant-dernière année précédant l'élection».

Le huitième des membres des Chambres de navigation serait nommé par décret, et représenterait le gouvernement.

Ces Chambres de navigation (2) auraient, d'après le projet de loi, pour mission :

1° D'éclairer l'administration sur les besoins commerciaux des usagers des voies du réseau ;

2° D'établir et d'administrer, sur tout ou partie du

(1) *Journal officiel*. Annexes. Chambre 1890, page 1586 et s.
(2) *Journal officiel*. Annexes. Chambre 1890, page 1569 et s.

réseau, au fur et à mesure des besoins constatés, un outillage public d'exploitation suivant les conditions et tarifs déterminés pour chaque partie du réseau par un décret rendu en Conseil d'Etat ;

3° De contribuer aux dépenses d'extension et d'amélioration du réseau par des avances ou des subventions dont elles se remunéreraient par la perception de péages.

Le projet posait le principe de la liberté pour chacun d'employer l'outillage qu'il préférait et de mettre à la disposition du public son matériel et ses services. Pour restreindre cette liberté, il faudrait qu'un décret, rendu en la forme d'un règlement d'administration publique, autorisât un établissement public à créer un outillage qu'il mettrait à la disposition des bateliers suivant des tarifs dont le décret fixait le maximum. En outre, l'établissement public devrait prendre au préalable l'engagement de n'employer ses bénéfices qu'à l'amélioration de la voie navigable. En effet, l'absence d'idée de lucre pouvait seule justifier, d'après le projet de loi Yves Guyot, les restrictions qui pouvaient être apportées à la liberté d'installer des outillages privés.

Les particuliers pourraient cependant être autorisés à créer des outillages qui exigeraient l'occupation exclusive d'une partie du domaine public. Mais, dans ce cas, l'administration devrait imposer au concessionnaire l'obligation de mettre cet outillage à la disposition du public suivant des tarifs déterminés, si elle estimait que la faveur demandée était de nature à assurer au bénéficiaire une situation privilégiée. En outre, la concession faite ne pourrait avoir une durée de plus de 50 ans et l'entrepreneur devrait s'engager à consentir une revision des tarifs toutes les fois que ses bénéfices dépasseraient 10 o/o.

Mais ce n'était pas là le seul but du projet de loi. Il

proposait aussi de conférer, au ministre des travaux publics et aux préfets, par délégation, le droit d'arrêter les conditions à imposer aux bateliers pour assurer la sécurité et la liberté de l'exploitation ; il donnait aussi une sanction effective à l'observation des règlements édictés en matière de navigation intérieure : l'amende de 16 à 300 fr. à laquelle sont soumises les contraventions de grande voirie.

En résumé, comme le disait M. Félix Faure (1), le but du projet de loi est de :

« Simplifier la réglementation en l'étendant à de nouveaux objets.

» Perfectionner et développer l'outillage de l'exploitation en associant plus étroitement à ce développement les principaux intéressés.

» Faciliter et rendre plus rapide l'extension du réseau, l'amélioration de la voie et des ports, et la création des outillages publics en mettant des ressources suffisantes à la disposition des corps publics locaux ou régionaux qui seront disposés à prêter leur concours financier à l'État pour les travaux qu'il exécute, soit à se charger de créer et d'administrer des outillages publics à défaut d'action suffisante de l'industrie privée.

» Remédier à l'impuissance des établissements publics locaux existants pour les améliorations et l'outillage qui dépassent les limites de leur ressort territorial, en créant des établissements publics régionaux dont chacun représentera pour son vaste réseau, avec l'autorité d'un corps officiel élu, les intérêts de la navigation dans ce réseau et

(1) Rapport FÉLIX FAURE. (*Journal officiel.* Annexes Chambre 1893, p. 271).

pourra y organiser, au fur et à mesure des besoins, des services généraux d'exploitation, grâce auxquels la petite batellerie se trouvera dans des conditions commerciales au moins équivalentes à celles des Compagnies les mieux organisées.

» Faire disparaître les causes de désordre, de lenteur et d'insécurité et les faux frais parasites qui retardent l'essor de la navigation intérieure et maintiennent le cours moyen des frets bien au-dessous du taux auquel une exploitation rationnelle pourrait la ramener ».

Tel était, en effet, le but que se proposait M. Yves Guyot dans le projet qu'il avait élaboré avec la collaboration des représentants les plus autorisés du commerce et de l'industrie et après avoir pris l'avis des Chambres de commerce intéressées. Ce projet fut l'objet d'un rapport remarquable, déposé sur le bureau de la Chambre par M. Félix Faure. Malheureusement, par suite de circonstances que nous ne saurions trop déplorer, ce projet n'a jamais été discuté par le Parlement. Tandis que celui-ci continuait à ouvrir chaque année des crédits importants pour la construction du réseau, il oubliait qu'il eût peut-être été plus utile de donner à la batellerie le moyen de bien utiliser le réseau existant.

Il est assez difficile de connaître les raisons de cette politique. Voici celles qu'en donne M. Baudin dans le rapport qu'il a adressé au Président de la République le 15 février 1902 (1): «Les usagers des voies, isolés les uns des autres, sans esprit d'association, ne peuvent réaliser d'eux-mêmes l'organisation nécessaire, et cette infériorité

(1) Rapport au Président de la République sur l'organisation du Comité consultatif de la navigation. (*Office des transports*, avril 1902, p. 87).

de l'exploitation paralyse gravement l'essor économique des voies navigables. Maintes fois, l'État a essayé de remédier à cette situation. Le projet de loi présenté par M. Yves Guyot en 1890, modifié trois ans plus tard dans le rapport de M. Félix Faurre, est la plus remarquable tentative qui ait été faite en ce sens. Pourtant, ces efforts sont demeurés stériles et sans écho dans le pays, parce que l'État ne rencontrait alors aucune initiative privée qui répondît à la sienne ». Telle est la raison indiquée par M. Baudin. Peut-être ne contient-elle qu'une partie de la vérité. Le véritable motif se trouve dans ce fait que la batellerie n'avait pas de représentants assez actifs pour chercher dans l'opinion l'appui nécessaire pour faire aboutir une réforme en France.

Heureusement, dans ces dernières années, l'inertie des intéressés a commencé à disparaître. Les Chambres de commerce ont enfin compris qu'elles devaient s'organiser par une action commune pour obtenir les résultats depuis si longtemps désirés. Nous avons vu se créer (1) :

1° La Société « la Loire navigable » et le journal du même nom qui paraît depuis juillet 1896 ;

2° La « Fédération des Chambres de commerce du Sud-Est » et son journal *l'Office des transports* ;

3° La Société « la Garonne navigable » et le journal *la Garonne navigable* qui paraît depuis avril 1901.

Nous avons eu aussi à Charleville et à Montluçon des congrès où les Chambres de commerce des différentes régions ont affirmé leur solidarité en matière de navigation intérieure. Plus récemment, en mai 1903, s'est tenu à Toulouse le Congrès du Sud-Ouest navigable.

---

(1) LAFFITTE. — Organisation commerciale de notre réseau de voies navigables, page 1.

Ce mouvement d'opinion, qui s'est produit en ces dernières années en faveur des voies navigables, a déjà donné quelques résultats : C'est d'abord la loi du 9 avril 1898, qui autorise les Chambres de commerce à émettre des emprunts collectifs pour l'établissement de travaux d'intérêt commun, à condition que chacune des Chambres séparément approuve les conditions de l'emprunt. Mais cette loi ne crée pas de personne morale distincte de celle des Chambres de commerce, et chacune de celles-ci se trouve personnellement engagée.

C'est ensuite le projet de loi de 1901, déposé par M. Baudin, ministre des travaux publics, modifié par la commission dont M. Aimond a été nommé rapporteur, et déjà voté par la Chambre en 1902. Il propose la création d'un établissement public (syndicat d'intéressés), ayant la personnalité civile, qui aura pour mission de centraliser les subventions données par les intéressés pour la construction ou l'amélioratien des voies navigables ou de l'outillage nécessaire aux transports sur ces voies et de contracter lui-même des emprunts s'il y a lieu. L'institution de chacun des syndicats d'intéressés sera réglée par un décret rendu en Conseil d'Etat qui, pour chacun d'eux, tiendra compte de l'importance relative de chacune des catégories d'intérêts qui doivent y être représentées.

Les voies projetées, une fois construites, ou l'outillage une fois installé, ce syndicat voudra rémunérer son capital d'établissement, l'amortir et, par conséquent, aura intérêt à organiser une exploitation pratique et commerciale de la voie afin d'obtenir le maximum de rendement possible. L'organisation (1) adoptée par ce syndicat

(1) *Revue de Paris*, janvier 1902, page 332 et s.

sera certainement étendue aux autres voies si elle présente des avantages.

Enfin, la commission, chargée de l'examen du projet de loi Baudin, y a ajouté quelques articles par lesquels elle reproduit à peu près les dispositions du projet de loi Yves Guyot relatives aux droits de l'administration en matière de navigation, à la sanction qu'il convient de leur donner.

Ainsi, ce projet permet la création de syndicats d'intéressés qui sont appelés à rendre de très grands services à la navigation intérieure. Le projet Yves Guyot lui était cependant préférable. Il tendait, en effet, à la création immédiate d'établissements publics qui, appelés à indiquer au gouvernement les besoins de la navigation intérieure dans leur circonscription et les remèdes à y apporter, auraient suscité le concours de tous les intéressés et amené ainsi une réalisation plus rapide des améliorations souhaitées. Le projet Baudin, au contraire, ne fait que donner la personnalité civile aux groupements d'intérêts qui se sont déjà constitués en fait.

Enfin, il nous reste à parler du Comité consultatif de la navigation intérieure qui a été créé par décret du 15 février 1902, sur la proposition de M. Baudin, ministre des travaux publics. Ce comité a pour mission d'étudier l'amélioration immédiate des conditions de la navigation sur les voies existantes ; il doit s'occuper plus spécialement de l'organisation de l'outillage des ports intérieurs et de la création (1) d'associations chargées d'administrer les voies navigables.

---

(1) Discours Baudin à la 1re séance du Comité consultatif de la navigation. (*Office des transports*, avril 1902, page 93).

Tels sont les résultats déjà obtenus par le groupement des Chambres de commerce. Quelles en seront les conséquences pratiques? Il est bien difficile de le prévoir pour le moment. Il semble regrettable cependant que le projet de loi Baudin n'ait pas repris l'idée de la création des Chambres de navigation du projet de loi Yves Guyot. Mais il est permis d'espérer que le Comité consultatif de la navigation, composé des hommes les plus compétents en matière de voies navigables, proposera des réformes pratiques qui permettront à cette branche de l'industrie des transports de prendre le développement qu'elle aurait dû atteindre depuis longtemps.

CHAPITRE II

Les projets de rétablissement des droits de navigation

En 1880, nous l'avons vu, les droits de navigation ont été supprimés, et l'Etat a pris à sa charge tous les frais de construction et d'entretien du réseau.

Depuis cette époque, diverses tentatives ont été faites dans le but de rétablir les péages sur toutes les voies.

La première en date fut faite par M. Versigny en 1888. Dans un amendement au budget de 1889(1), il demanda le rétablissement des droits de navigation dont la suppression, en permettant à la batellerie de se développer, avait été la cause de l'énorme accroissement de la garantie d'intérêt. En outre, il n'était pas équitable, disait-il, de voir des industriels ou des cultivateurs, habitant des départements dépourvus de voies navigables, payer un péage pour l'usage du chemin de fer auquel ils sont obligés de recourir, tandis qu'au contraire leurs concurrents habitant une autre région plus favorisée ont une voie qui est mise gratuitement par l'État à leur disposition. Or, disait-il, en fait 52 départements sont dépourvus de voies navigables.

M. Félix Faure, rapporteur du budget des Travaux publics, réussit à faire rejeter cet amendement en montrant que l'augmentation du trafic sur les canaux coïnci-

(1) *Journal officiel.* Débats parlementaires. Chambre 1888, page 2875.

dait toujours avec une augmentation des transports par chemins de fer. Il établit que, sur 196 cours d'eau ou sections de cours d'eau, 73 avaient en 1887 un tonnage supérieur à 100.000 t., et ces 73 se trouvaient à proximité des rails. Il fit remarquer que les canaux, en procurant à l'industrie les transports à bon marché pour le charbon et les matières premières, faisaient naître des éléments de trafic (produits manufacturés) dont profitaient plus tard les chemins de fer.

M. Félix Faure critiqua aussi le second argument de M. Versigny, et il montra que chaque région a ses avantages naturels : Ici c'est le bon marché de la main-d'œuvre, là ce sont les forces motrices mises à la disposition de l'industrie, et l'on ne saurait songer à placer les différentes régions dans une situation absolument identique. L'inégalité des subventions de l'État ne se manifeste pas seulement pour les voies navigables, mais aussi pour les routes dont les frais d'entretien varient de 2 fr 50 par mètre (Bouches-du-Rhône) à 0 fr. 40 (Lot et Morbihan). En fait, cet amendement fut rejeté.

Plus récemment en 1902, la question s'est posée à la Chambre sous une forme un peu différente. M. Clémentel et un certain nombre de députés des régions agricoles ont demandé le rétablissement des droits de navigation dont la suppression constituait, disaient-ils, une prime à l'importation.

Que faut-il penser de cette thèse? Il est d'abord très curieux de constater qu'un des arguments de M. Guyot, auteur en 1879 de l'amendement tendant à la suppression des droits de navigation, était que ces droits, tels qu'ils étaient alors établis, constituaient une prime à l'im-

portation (1). En effet, sur les fleuves et les rivières, la taxe était de 1 millime pour les marchandises de 2e classe; sur les canaux, elle était de 2 millimes. Il en résultait que les marchandises étrangères, qui arrivaient dans les ports d'importation situés à l'embouchure des grands fleuves, se servaient de ceux-ci comme voie de transport et jouissaient d'un véritable privilège sur les produits indigènes qui très souvent ne pouvaient utiliser que les canaux. Ainsi un bateau, venant du Pas-de-Calais, chargé de 260 tonnes, payait 213 fr. de droits, tandis qu'un bateau de houille anglaise remontait jusqu'à Rouen gratuitement par la Seine maritime et de Rouen à Paris payait 79 fr. 30.

Cet argument avait été ainsi invoqué en 1888 par les partisans du rétablissement des droit de navigation. M. Versigny (2), auteur de l'amendement dont nous avons parlé, fit remarquer qu'entre les prix de transport en usage sur les voies navigables et les tarifs de chemins de fer il y a une telle différence que les produits étrangers, qui peuvent utiliser les voies navigables plus facilement que les produits indigènes, trouvent, après avoir payé les droits de douane, une véritable prime d'importation. Ainsi, dit-il, le prix du transport des charbons anglais de Rouen à Paris était de 4 fr. 50 par tonne. Depuis que, grâce aux 93 millions que l'on a dépensés, le tirant d'eau de la Seine a été porté à 3 mètres, les tarifs ne sont plus que de 2 fr. 50, soit une réduction de 2 fr. Or, le droit de douane est de 1 fr. 20 par tonne. Grâce aux travaux faits par la France sur la Seine, les charbons anglais ont donc une prime de 0 fr. 80 par tonne, les droits de douane une fois déduits.

(1) *Journal officiel.* Annexes 1879, page 7979.

(2) *Journal officiel.* Chambre. Débats parlementaires, 1888, page 2875.

M. Félix Faure répondit à M. Versigny que cette prime à l'importation, si elle existait, ne saurait nuire à l'industrie nationale, car elle se produisait pour des combustibles destinés à combler l'insuffisance de la production française et pour des matériaux de construction qui s'arrêtaient après un court trajet dans des régions dépourvues de matières similaires. Ainsi M. Félix Faure, tout en reconnaissant que la suppression des droits de navigation constituait une prime à l'importation, était convaincu de l'utilité de cette suppression. Il en est de même de M. Beaurin-Gressier (1) : «N'est-ce pas également formuler un sophisme que de condamner les voies navigables à raison des facilités données à la pénétration des étrangers. Il est facile d'établir que, sur le réseau de navigation française, le trafic étranger représente à peu près la dixième partie du trafic intérieur et qui, par suite, la production nationale paierait les 9/10 de la taxe compensatrice, et plus encore, sans doute».

Depuis 1889, la question n'avait pas été soulevée à la tribune de la Chambre, lorsqu'en janvier 1902 M. Clémentel (2), député, vint, au nom du «groupe de la petite et de la moyenne culture», demander l'établissement des droits de navigation sur les céréales, les vins et les pétroles étrangers qui concurrencent les produits de notre sol. Il fit remarquer que la crise dont souffre actuellement l'agriculture a pour cause principale la révolution qui s'est produite dans les transports maritimes, révolution telle que «par suite de la baisse des frets dans d'effrayan-

---

(1) *Dictionnaire des Finances Say*, page 652,

(2) Discussion du projet de loi BAUDIN. (*Journal officiel*. Débats. Chambre 1902, page 215).

tes proportions, l'Amérique semble se rapprocher de nous chaque jour... Il est certain que tout ce qui favorise, si peu que ce soit, l'importation étrangère est contraire à l'intérêt agricole national. La Chambre l'a bien compris lorsqu'elle a demandé aux Compagnies de chemins de fer de supprimer les tarifs de pénétration. Cette suppression n'a pas enrayé le mal dont on se plaignait, car il restait encore une autre voie de pénétration, les voies navigables. En effet, au lendemain même du jour où les tarifs de pénétration étaient supprimés, l'Espagne organisait le port de Passages, et les vins d'Espagne ont continué à envahir nos marchés. Durant l'année 1900. où la surproduction était énorme, il était arrivé à Paris vià Rouen près de 300.000 tonnes de vins étrangers».

Cet amendement ne fut pas maintenu. En effet, M. Clémentel dut le retirer sur la demande de M. Delcassé, ministre des affaires étrangères, qui fit remarquer que ces nouveaux droits le gêneraient dans les négociations qu'il avait entreprises avec quelques puissances étrangères pour obtenir la diminution des tarifs d'importation des vins français.

Ainsi les deux tentatives, faites en France pour rétablir les droits de navigation supprimés en 1880, ont échoué. La situation actuelle n'est cependant pas, il me semble, conforme à l'équité. En effet, quoi qu'en dise M. Félix Faure en 1888, la question des routes et celle des canaux ne doivent pas être comparées. J'admets bien volontiers que les frais de construction et d'entretien des routes varient avec les régions. Mais, souvent les routes pour lesquelles les frais de construction ont été le plus élevés sont celles dont les frais d'entretien sont les moindres (routes de montagne). De plus, souvent les différences si considérables, constatées par M. Félix Faure,

tiennent non seulement à la nature du sol, mais aussi à l'intensité du roulage, c'est-à-dire à la prospérité économique plus ou moins grande du pays. Toutes les parties du territoire sont sillonnées de routes, leur accès est libre pour tous les citoyens ; l'Etat fait des dépenses plus considérables pour certaines régions que pour d'autres, mais aussi le produit des impôts diffère avec les régions. En outre, la suppression des péages sur ces voies s'impose, comme le dit M. Colson (1), pour ce motif qu'à raison du nombre considérable des routes et du peu de largeur des parcours, la perception des péages nécessiterait des frais énormes et une gêne intolérable pour le public, gêne que supporteraient difficilement le commerce et l'industrie. En un mot, le rôle de l'Etat est d'assurer la prospérité économique des diverses régions, et pour cela il doit, autant qu'il est possible, les placer toutes dans des conditions identiques. C'est ce qu'il fait en créant des routes sur lesquelles aucun péage n'est perçu.

Si, pour les voies de transport plus perfectionnées, l'Etat pouvait agir ainsi, s'il pouvait mettre chemins de fer et canaux à la disposition du public sans exiger de péages, il ne devrait pas hésiter. Mais, malheureusement, une telle solution entraînerait de trop lourdes charges pour la nation, et l'Etat est obligé de laisser, à la charge des usagers, une partie des frais d'amortissement de capital employé à la construction des voies perfectionnées. Or, au lieu d'appliquer cette solution aux voies ferrées et aux voies navigables, il ne l'applique qu'aux premières, exonérant les secondes de tout droit de ce genre. D'où la conséquence suivante : Les frais de transport

(1) Colson. — Ouvrage cité, page 654 et s.

varient avec les régions. Là où il existe des voies navigables, les Compagnies abaissent leurs tarifs, là où elles ont le monopole, elles le maintiennent à un taux élevé. Ainsi, grâce aux subventions de l'Etat, les inégalités naturelles qui existent entre les régions se trouvent encore accrues ; certaines régions, qui ont à leur disposition des voies ferrées capables de supporter tout le trafic existant, s'efforcent d'user de l'influence de leurs représentants au Parlement pour obtenir les crédits nécessaires à la construction des voies navigables : Celles-ci sont absolument inutiles, mais elles permettront à ces circonscriptions d'obtenir, grâce aux largesses de l'Etat, des prix de transport plus réduits que les régions voisines.

Cette politique est-elle conforme à l'intérêt général ? Il est permis d'en douter. Pour les marchandises pondéreuses (houilles, minerais, engrais), il est certain que l'Etat doit chercher la diminution des tarifs en usage afin d'activer le développement de la prospérité générale du pays. Les Compagnies de chemins de fer refusent très souvent de consentir de telles réductions. L'Etat doit s'efforcer de les y contraindre par tous les moyens en son pouvoir, et le plus efficace consiste certainement à permettre aux usagers des voies navigables de réduire les prix de transport dans des conditions telles que les Compagnies de chemins de fer soient dans l'obligation d'abaisser leurs tarifs, si elles ne veulent pas voir tout le trafic de leurs lignes concurrencées passer à la voie navigable. Nous avons vu précédemment que le gouvernement s'efforçait de n'accorder l'homologation des tarifs réduits que si les Compagnies consentaient à en étendre le bénéfice à des voies non concurrencées. La politique de l'Etat est donc très sage, personne ne saurait le contester.

Mais il existe aussi des produits qui ayant une certaine

valeur pourraient supporter facilement leur part des péages. Les Compagnies de chemins de fer, obligées de payer l'amortissement et les intérêts des capitaux qu'elles ont empruntés, doivent augmenter dans ce but leurs prix de transport. Les voies navigables, qui au contraire sont exonérées de tous droits de navigation, peuvent transporter ces marchandises à des prix moins élevés que les voies ferrées, et c'est pour ces produits, bien souvent, que les Compagnies de chemins de fer supportent le plus difficilement la concurrence des voies navigables. Or, pour les produits dont la valeur est relativement élevée (150 à 200 fr. la tonne pour le fer, 1000 à 1,500 fr. la tonne pour le papier et les laines), une taxe légère ne pourrait apporter une gêne très grande à l'industrie, et l'Etat ne devrait pas hésiter à établir des droits. Une telle politique aurait au moins l'avantage de ne pas aggraver, autant que la politique actuelle, les inégalités qui existent entre les régions et de ne pas obliger les Compagnies à réduire leurs tarifs pour des transports qui devraient, en toute équité, supporter leur part de péages. Ces droits, qui pourraient être gradués suivant la valeur des marchandises, permettraient à l'Etat de rémunérer une partie du capital considérable qu'il a dépensé pour la construction du réseau et ne sauraient nuire au développement de la prospérité économique du pays. Les Compagnies elles-mêmes, moins harcelées par la concurrence des voies navigables, consentiraient peut-être plus volontiers à des réductions de tarifs pour le transport des produits pondéreux sur les lignes non concurrencées.

En Allemagne, existe actuellement une tendance très nette en faveur du rétablissement des péages. L'article 54 de la Constitution de 1871, encore en usage, pose le principe :

1° De l'interdiction de lever des péages sur les cours d'eau naturels;

2° De la faculté de lever des péages sur les canaux, à condition que leur produit n'excède pas la somme nécessaire à l'entretien de la voie artificielle et au paiement des réparations ordinaires.

Tous les Etats de l'Allemagne n'ont pas usé du droit qui leur était laissé : La Hesse, le duché de Bade, le Wurtemberg, ont admis l'exonération de tous droits sur les rivières et les fleuves. Mais, au contraire, certains Etats ont fait de l'article 54 une interprétation plus large que celle qui avait été admise par le législateur de 1871. C'est ainsi que l'Etat de Brême a obtenu, en 1886, le vote d'une loi d'empire l'autorisant à percevoir des droits sur la Weser inférieure : le Parlement a considéré que les travaux dont ce fleuve avait été l'objet l'avaient transformé en une voie artificielle et justifiaient légalement la perception des péages. Aujourd'hui, de nombreuses personnes demandent à ce que cette interprétation soit étendue à tous les fleuves de l'Allemagne, sur lesquels d'importants travaux ont été faits. C'est la thèse qu'a développée récemment le docteur Schumacher, chef de division des voies navigables au ministère des travaux publics ; c'est aussi l'opinion admise par le ministre des finances, M. de Miquel, dans la séance du 4 février 1893 au Parlement prussien. En fait, des droits sont perçus sur l'Oder supérieure, le Mein canalisé, la Weser supérieure ; des négociations sont en cours pour obtenir l'autorisation d'en percevoir sur l'Elbe.

Ainsi l'Allemagne tend à établir des péages sur un grand nombre de voies navigables, même naturelles ; le parti agrarien va plus loin encore et demande l'éta-

blissement des péages sur tous les cours d'eau régularisés.

En résumé, la France et l'Allemagne ont une politique différente ; tandis qu'en France il n'existe de péages sur aucune voie et que la tendance générale est de ne pas en établir, en Allemagne, au contraire, la batellerie, moins favorisée, en rencontre sur certaines voies, et le nombre de celles qui en sont exemptes tend chaque jour à diminuer. Toutefois, nous verrons dans la suite, qu'en France, pour les constructions nouvelles, l'Etat demande aux intéressés une subvention d'au moins 50 o/o dont ils pourront se rémunérer par des péages.

CHAPITRE III

Les projets d'extension et d'amélioration du réseau

Le programme Freycinet, qui a donné à notre réseau de voies navigables l'unité et l'homogénéité qui lui faisaient défaut, va être achevé, et le gouvernement s'est demandé s'il n'y avait pas lieu d'élaborer un nouveau projet destiné à augmenter le réseau et à doter de voies navigables quelques régions où le trafic est particulièrement important.

M. Baudin, ministre des travaux publics, a résolu la question en déposant le 1er mars 1901 un projet de loi «tendant à compléter l'outillage national par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables, l'amélioration des canaux et rivières». Pour M. Baudin, l'utilité de ces dépenses nouvelles ne saurait être sérieusement contestée ; la construction de nouvelles voies navigables peut seule permettre le développement de la prospérité économique de la nation. «Nous allons (1) arriver, dit-il, au moment où, comme l'a bien montré la crise des transports de l'an dernier, toutes les voies de communication en France se trouveront à leur maximum de débit et il ne faut pas que l'expansion du commerce soit arrêtée par leur insuffisance. Comme on l'a dit avec raison, les pays dont les canaux intérieurs, les chemins de fer et les gares ne sont pas prêts à prendre du développement, ne peuvent

(1) *Journal officiel.* Annexes. Chambre 1901, p. 141.

eux-mêmes prendre de l'extension. La nation qui veut parvenir à un avenir glorieux devra deviner les besoins de cet avenir et se trouver prête à les satisfaire. Si elle ne veut que faire face aux besoins actuels, elle rétrogradera ».

M. Baudin, par le projet de loi qu'il a fait voter par la Chambre en janvier 1902, demande au Parlement la ligne de conduite à suivre dès que le programme Freycinet sera achevé. Mais, à la différence de celui-ci qui exigeait que tout projet, indiqué au programme, fût approuvé séparément par une nouvelle loi avant l'exécution des travaux, le projet Baudin donne au gouvernement le droit de faire exécuter, en vertu d'un simple décret, tous les travaux qui y sont indiqués et pour lesquels les intéressés fourniront une subvention d'au moins 50 o/o. Cette différence n'est pas aussi grande qu'on pourrait le croire à première vue, car le Parlement peut toujours s'opposer à l'exécution d'un projet en refusant les crédits au moment du vote du Budget.

M. Baudin, dans son projet, impose comme condition essentielle aux constructions nouvelles la participation des intéressés. L'établissement public qui aura fourni la subvention demandée pourra se rémunérer par la perception de péages et aussi par une concession de halage qui lui sera faite sur sa demande. D'après le projet de loi, cette concession devait forcément prendre fin avec le péage lui-même, c'est-à-dire dès que l'amortissement des sommes avancées pour l'établissement public serait terminé. Or la Commission a été d'avis qu'il était préférable de séparer nettement la concession de halage du droit de percevoir les péages. « On conçoit difficilement, dit

M. Aimond (1) dans son rapport, l'organisation financière et administrative d'une concession de travaux publics qui n'aurait pas une durée déterminée, avant l'expiration de laquelle l'Etat devra organiser les moyens ultérieurs d'assurer le service public, durée sur laquelle l'entrepreneur concessionnaire ou rétrocessionnaire doit pouvoir compter pour l'amortissement de son capital, l'usure et le renouvellement de son matériel. Or dans le projet du gouvernement la durée de la concession est nécessairement indéterminée, puisqu'elle dépend du produit des péages». En outre, la commission décida que le taux des péages, prévu dans le projet de loi, devait être élevé afin de mieux assurer l'amortissement du capital et de ne pas le faire reposer, comme le voulait le projet de loi, sur le produit très aléatoire d'une concession de halage.

Le projet prévoit une dépense de 41 millions pour travaux d'amélioration et de 456.640.000 fr. pour travaux de construction. On ne saurait certainement trop approuver le gouvernement de songer à améliorer les voies existantes. Les nombreux établissements qui sont construits près de ces voies verront certainement leurs affaires augmenter par suite de la réduction des prix de transport qui sera la conséquence de ces améliorations.

Pour les constructions nouvelles, la question doit être plus longuement étudiée. En effet, comme le dit M. Aimond (2), « il serait inutile d'engager l'Etat dans une dépense de 600 millions pour apporter, dans 12 ans seulement, une amélioration dans les conditions du trafic de nos marchandises, s'il était vrai qu'avec le concours des

(1) *Journal officiel*. Annexes. Chambre, année 1901, page 1040.
(2) *Journal officiel*. Annexes. Chambre, année 1901, page 967.

chemins de fer, il nous fût possible d'avoir cette amélioration immédiatement et à moins de frais ». J'ai étudié cette question précédemment et j'ai montré les avantages qu'il y aurait pour la France à consacrer aux voies ferrées les dépenses que le gouvernement a l'intention de faire pour les canaux.

Une seule question nous reste ici à examiner, c'est celle de l'utilité que présenteraient les constructions projetées pour obliger les Compagnies à réduire les tarifs sur de nouvelles lignes qui, jusqu'à ce jour, n'avaient pas subi la concurrence des voies navigables. Même à ce point de vue, les constructions projetées sont inutiles. En effet, d'après les prévisions, l'exécution de ce projet doit être commencée en 1905 ; les plus optimistes évaluent la durée des travaux à 8 années. Ce serait donc en 1913 que les constructions seraient achevées. Cette date n'est peut-être pas exacte. En effet, si l'on considère qu'il a fallu près de 25 ans pour achever le programme Freycinet qui, tel qu'il a été réduit en 1887, n'était pas plus vaste que le projet actuel, on peut estimer que celui-ci, en admettant même que les travaux soient faits avec rapidité, ne pourra être terminé qu'en 1920.

Or, il faut remarquer que c'est en 1950 que les concessions des Compagnies de chemins de fer doivent prendre fin, et bien avant cette date, les Compagnies ne pourront entreprendre de nouveaux travaux sans s'assurer le concours de l'Etat à qui doit appartenir le réseau à l'expiration de la concession. En effet (1), les Compagnies ne pourront songer à amortir, à si courte échéance, les

(1) Voir, sur ce point, *Revue politique et parlementaire*, tome 31, pages 110 et s.

emprunts qu'elles seront appelées à contracter pour les constructions nouvelles. Or, l'Etat pourra profiter de cette situation pour imposer aux Compagnies les réductions de tarifs que l'industrie réclame depuis longtemps. Et si, comme il est probable, dans une période qui se place entre 1915 et 1925, l'Etat peut obtenir les réductions désirées, ne serait-il pas préférable de renoncer actuellement à la constrution de nouveaux canaux dont l'utilité ne se fait sentir qu'à ce point de vue?

CONCLUSION

Le réseau de voies navigables construit par la France est actuellement comparable au réseau naturel dont la nature a doté l'Allemagne.

Les dépenses considérables, que nous avons faites pour la construction de notre réseau, se justifient pleinement par les réductions de prix que le canal fait sur les transports et aussi par celles qu'il a imposées aux Compagnies de chemins de fer.

Les voies navigables sont encore appelées à rendre à l'industrie de nombreux services : en effet, les prix actuels de transports peuvent encore subir des réductions ; mais il faudrait pour cela que le Parlement vienne en aide à la petite batellerie et crée ces Chambres de navigation dont l'utilité a été démontrée, en 1890-1893, par MM. Yves Guyot et Félix Faure. Ces Chambres de navigation sauraient doter les voies navigables de leur bassin, de l'organisation technique et commerciale qui, actuellement, fait totalement défaut. Et, à ce sujet, il faut espérer que le Comité consultatif de la navigation intérieure, créé en 1902, comprendra tous les avantages que l'industrie peut retirer de cette réforme et proposera au gouvernement la création de ces établissements.

La batellerie pourrait encore rendre des services plus nombreux si elle ne se heurtait pas constamment à l'hostilité des chemins de fer qui ont entrepris contre elle une

lutte nuisible aux intérêts de tous. Pour faire cesser cet état de choses, le gouvernement devrait avant tout obliger les Compagnies de chemins de fer à exécuter les clauses de leurs cahiers des charges, qui bien souvent les obligent à construire des ports de transbordement. Le gouvernement devrait ensuite chercher s'il n'existerait pas un terrain d'entente entre les Compagnies de chemins de fer et la batellerie. Peut-être celui-ci se trouverait-il dans le rétablissement des péages sur les voies navigables pour toutes les marchandises de valeur. Les voies ferrées n'auraient plus alors à redouter autant le contact des voies navigables ; leur concurrence ne porterait guère plus que sur les transports les moins rémunérateurs.

Les voies navigables ne rendent, nous l'avons vu, de services que par les réductions des prix de transport qu'elles permettent ou par celles qu'elles obligent les Compagnies de chemins de fer à consentir. Pour des motifs que nous avons indiqués, les voies navigables projetées ne sauraient rendre de services semblables ; il vaut donc mieux renoncer aux nouvelles constructions demandées par M. Baudin. Et si le gouvernement est convaincu du défaut de capacité des voies existantes, il serait, à mon avis, préférable de chercher dans l'élargissement des voies ferrées le remède à cette situation.

Cependant, l'État ne doit pas hésiter à faire quelques dépenses pour améliorer les voies navigables existantes, et, à ce point de vue, M. Baudin, dans le projet de loi qu'il a déposé en 1901, n'a-t-il peut-être pas prévu toutes les améliorations urgentes. En effet, nous avons vu que les voies navigables allemandes permettent presque toutes le passage de bateaux de fort tonnage. Grâce à cette supériorité, les prix de transports sur les voies navigables allemandes sont inférieurs aux prix en usage sur les

voies françaises. Or, certainement, nous ne pouvons aspirer à avoir des voies permettant le passage de chalands de 2.100 tonnes, comme on en voit sur le Rhin, mais nous avons une voie qui pourrait, avec quelques améliorations, permettre le passage de chalands de 600 tonnes (1). En effet, des chalands de ce tonnage, appartenant à la Compagnie Havre-Paris-Lyon-Méditerranée, partent de Saint-Louis, remontent le Rhône et la Saône, mais, dans la direction de Paris, la voie se termine par une impasse à Saint-Jean-de-Losne. D'autre part, ces chalands peuvent circuler du Havre jusqu'à La Roche par la Seine et l'Yonne. Le canal de Bourgogne seul s'oppose donc aux transports par gros chalands du Havre jusqu'à Saint-Louis. Il y a donc lieu de se demander si les dépenses qu'occasionnerait l'élargissement de ce canal ne trouveraient pas leur rémunération dans les économies sur les prix de transports qui résulteraient de cette amélioration.

En résumé, pour nous, la politique à suivre, en matière de voies navigables, peut se résumer ainsi :

1° Création d'une organisaton rationnelle des transports par eau ;

2° Amélioration à apporter aux voies navigables existantes chaque fois que les dépenses à faire sont proportionnellement moindres que les économies à réaliser.

---

(1) *Journal officiel.* Annexes. Chambre 1901, page 1020.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages consultés

Collignon.— Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin. Paris 1845.

Proud'hon.— La concurrence entre canaux et chemins de fer. Paris 1848.

De Foville. — Transformations des moyens de transport. Paris 1880.

A. Picard. — Les chemins de fer français. (Quelques renseignements dans les 3 premiers volumes). Paris 1885.

A. Picard. — *Traité des chemins de fer*, tome 1. Paris 1887.

L. Say.— *Dictionnaire des finances*, tome 1, page 850 à 857 ; tome 2, page 645 à 656. Paris 1889.

L. Say. *Dictionnaire d'Economie politique*, tome 1, page 299 à 308. Paris 1891.

Cauwès. — *Traité d'Economie politique*, tome 4, page 50 à 62. Paris 1893.

Colson.— Transports et tarifs. Paris 1898.

Kaufmann.— La politique française en matière de chemins de fer. Paris 1900.

Jaunez. — La navignation intérieure en Allemagne (thèse Paris). Paris 1900.

De Lespinats.— Protestation contre l'urgence et le classement du canal de la Meuse à Longwy et à l'Escaut. Limoges 1901.

Laffitte.— L'organisation de notre réseau de voies navigables. Paris 1901.

Laffitte.— La concurrence des voies ferrées et des voies navigables. Paris 1902.

Rapports au 5e Congrès international de navigation intérieure (novembre 1892).

Fleury.— Compte rendu du 5e Congrès international de navigation intérieure.

Fleury.— Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer: *France.*

Dr Van der Borght. – Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer: *Rhin.*

Max Arttung. – Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer: *Rhin.*

Dr Landgraff. – Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer: *Rhin.*

Pescheck. – Rôles respectifs des voies navigables et des chemins de fer: *Elbe et Oder.*

Beaurin-Gressier. — Les taxes de la navigation intérieure en France.

Couvreur.— Les taxes et péages perçus sur les voies navigables en France.

Monet.— Du régime des ports de navigation intérieure.

Rapport au 6e Congrès international de navigation intérieure (1894).

Monet et Dardenne.— L'outillage des ports de navigation intérieure en France.

Statistique de la navigation intérieure en France (Ministère des travaux publics), 1888 et 1901.

Articles de Revues.

Revue politique et parlementaire, année 1896, tome 10, page 418.— **Colson.** La navigation intérieure en 1895.

– année 1896, tome 10, page 419.– **Colson.** Dépenses d'établis-

sement des voies navigables. Développement du trafic. Droits de navigation.

— année 1897, tome 14, page 406.— **Colson**. La navigation intérieure en 1896.

— année 1898, tome 18, page 452.— **Colson**. La navigation intétieure en 1897.

— année 1898, tome 18, page 581.— **Ch. Roux**. Voies navigables et voies ferrées.

— année 1899, tome 21, page 632.— **Dr Montanus**. Le canal du Rhin à l'Elbe.

— année 1899, tome 22, page 397.— **Colson**. La navigation intérieure en 1898.

— année 1899, tome 22, page 403.— **Colson**. Le canal du Rhin à l'Elbe.

— année 1900, tome 26, page 597.— **Colson**. Les travaux d'établissement des nouvelles voies navigables.

— année 1901, tome 30, page 404.— **Colson**. La navigation intérieure en 1900.

— année 1901, tome 30, page 409.— **Colson.** Les projets de canaux en Allemagne.

— année 1902, tome 31, page 99.— **X*****. Quelques réflexions sur le projet de canal du Nord.

— année 1903, tome 34, page 358.— **Colson**. La navigation intérieure en 1901.

Journal des Economistes, année 1845, tome 12, page 267.— **X*****. De la conversion des canaux en Angleterre.

— année 1867, tome 5, page 265.— **P. Clément**. Les canaux sous Louis XIV.

— année 1869, tome 14, page 75.— **Ch. Labrousse**. Amélioration de la navigation intérieure.

— année 1886, tome 33, page 277.— **P. Müller**. Les voies navigables en France.

— année 1887, tome 39, page 5.— **Ch. Gomel** Les travaux publics et le budget.

— année 1888, tome 42, page 63.— **P. Müller**. Chemins de fer et voies navigables.

— année 1902, tome 49, page 230.— **Ch. Letort**. Réunion de la Société d'Economie politique du 5 février 1902.

— année 1902, tome 49, page 412.— **Ch. Letort**. Réunion de la Société d'Economie politique du 5 mars 1902.

Economiste français, année 1876, tome 1, page 587.— **A. Mangin**. La navigation intérieure en France.

— année 1879, tome 2, page 43.— **Schostmans**. La suppression des droits de navigation intérieure.

— année 1879, tome 2, page 601.— **X*****. La navigation intérieure en France en 1878.

— année 1880, tome 1, page 70.— **Gournay**. Les droits de navigation.

— année 1884, tome 1, page 317. - **Vergé**. Les voies navigables en France.

— année 1887, tome 1, page 33.— **Leroy-Beaulieu**.— La concurrence de la navigation intérieure et le trafic des chemins de fer.

— année 1888, tome 2, page 285.— **Raffalovich**. Le 3e Congrès de navigation intérieure à Francfort-sur-le-Mein.

— année 1889, tome 1, page 458. - **G. Michel**. Discussion de la Société d'Economie politique sur la gratuité des voies navigables.

— année 1892, tome 2, page 35.— **De Foville**. La batellerie française.

— année 1893, tome 1, page 141.— **X*****. La navigation intérieure en France en 1891.

— année 1893, tome 2, page 679.— **D. Bellet**. La traction des bateaux sur les rivières et canaux.

— année 1896, tome 1, page 9.— **Fournier de Flaix**. Le progrès de la navigation intérieure en France.

— année 1896, tome 2, page 576.— **E. Payen**. La navigation intérieure en 1895.

— année 1898, tome 1, page 434.— **G. Michel**. Le budget et la question des canaux.

— année 1898, tome 2, page 583.— **Raffalovich**. La question des voies navigables en Allemagne.

— année 1898, tome 2, pages 651 et 687.— **X*****. La navigation intérieure en 1897.

— année 1898, tome 2, page 343.— **G. Michel**. Le prix de revient des entreprises de transport par voies ferrées et par voies navigables.

— année 1899, tome 2, page 895. - **H. L.** Une meilleure méthode dans la construction des canaux.

— année 1902, tome 1, page 201.— **Leroy-Beaulieu**. Canaux et chemins de fer.

Revue des Deux Mondes, année 1845, page 269.— **Ch. Coquelin**. Les chemins de fer et les canaux.

— année 1845, page 1115.— **Ch. Coquelin**. Les chemins de fer et les canaux.

— année 1849, page 860.— **Collignon**. Les travaux publics en France depuis la Révolution de Février.

— année 1872, page, 945.— **Lucas**. La concurrence des voies de communication.

— année 1875, page 899.— **H. Blerzy**. Les rivières et les canaux de la France.

— année 1875, page 71.— **H. Blerzy**. L'avenir de nos voies navigables.

— année 1902, page 550.— **Mange**. Les voies navigables et l'Allemagne.

Revue de Paris, année 1902, page 315. – **Paul Léon.** Nos voies navigables.

— année 1903, page 508.— **Paul Léon.** Le Rhin allemand.

— année 1903, page 845.— **Paul Léon.** Le Rhin allemand (*suite*).

Grande Revue, année 1902, page 65. – **Auerbach.** La politique prussienne et les voies navigables.

Journal des transports, 13 août 1892, page 401.— **Noblemaire.** Taxes et péages des voies.

Compte rendu trimestriel de l'Office des transports, janvier 1901, page 139.— Note sur l'aménagement du Rhône au triple point de vue de la navigation, de l'agriculture et de l'industrie.

— juillet 1901, page 37.— Résultats de l'enquête des Chambres de commerce sur les ports de transbordement.

— octobre 1901, page 33.— Enquête sur l'amélioration et l'organisation commerciale de la Basse-Saône.

— juillet 1902, page 78.— **Laffitte.** Le rôle des voies navigables en Allemagne.

— avril 1902, page 87.— **Baudin.** Rapport au Président de la République demandant l'organisation d'un Comité consultatif de navigation.

— avril 1902, page 93.— **Baudin.** Discours à la première séance du Comité consultatif de la navigation intérieure et des ports.

— avril 1902, page 111.— Note sur la situation juridique de l'Etat et des Compagnies de chemins de fer pour l'établissement des points de raccordement entre voies ferrées et voies d'eau.

— avril 1902, page 115.— La suture du réseau ferré et du réseau navigable. (Origine, exploitation, état, situation des gares de transbordement en France).

Documents législatifs (*Journal officiel*).

Rapport Krantz sur la navigation intérieure fait au nom de la Commission d'enquête sur les chemins de fer et les voies de transports.— Juin 1872, pages 4253 et s., 4281 et s., 4325 et s.

Rapport Cézanne sur diverses pétitions relatives à la concession d'une ligne directe de Calais à Marseille, au nom de la Commission d'enquête sur les chemins de fer et autres voies de transport.— Février 1873, pages 1233 et s., 1265 et s., 1295 et s.

Rapport Krantz (résumé et conclusions) sur l'ensemble du système des voies navigables de la France, au nom de la Commission d'enquête sur les chemins de fer et autres voies de transport. — Juillet 1874, pages 4875 et s., 4902 et s.

Discussion d'un projet de loi relatif à la déclaration d'utilité publique de divers chemins de fer et à la concession de ces chemins de fer à la Compagnie P.-L.-M.— Mai 1875, page, 3604 et s.

Rapport Freycinet au Président de la République demandant la création de Commission techniques chargées de l'achèvement du réseau des voies navigables.— Janvier 1878, page 344 et s.

Rapport Hubert-Delisle au nom de la Commission chargée d'examiner les questions concernant l'amélioration et l'achèvement du réseau des voies navigables.— Juin 1878, page 6304 et s.

Discussion au Sénat du rapport Hubert-Delisle.— Novembre 1878, page 10259 et s.

Projet de loi Freycinet relatif au classement et à l'amélioration des voies navigables.— Novembre 1878, page 11087 et s.

Discussion à la Chambre du projet de loi Freycinet.— Juillet 1879, page 6487 et s.

Rapport Sarrien à la Chambre sur le projet de loi Freycinet.— Juillet 1879, page 7150 et s.

Discussion au Sénat du projet de loi Freycinet. – Juillet 1879, page 7798 et s.

Dépôt et discussion d'un projet de loi relatif à la suppression des droits de navigation.— Août 1879, page 7978 et s.

Promulgation de la loi relative au classement et à l'amélioration des voies navigables.— Août 1879, page 8201 et s.

Exposé des motifs et dépôt du projet de loi Freycinet au Sénat.— Août 1879, page 8270 et s.

Rapport Cuvinot au Sénat sur le projet de loi Freycinet. – Août 1879, page 8396 et s.

Exposé des motifs et texte d'un projet de loi tendant à la suppressiou immédiate des droits de navigation.— Janvier 1880, page 923 et s.

Texte de la loi du 19 février 1880 supprimant immédiatement les droits de navigation.— Février 1880, page 1953 et s.

Rapport au Sénat sur le même projet de loi.— Février 1880, page 2006 et s.

Discours Krantz au sujet du rachat du canal de Givors. – Débats. Sénat, juin 1884, page 1077 et s.

Rapport Félix Faure sur la proposition tendant à rétablir les droits de navigation sur les rivières et canaux.— Annexes. Chambre. Session extraordinaire, octobre 1888, page 91 et s.

Discussion de la proposition tendant à rétablir les droits de navigation.— Débats parlementaires. Chambre, décembre 1888, page 2873 et s.

Projet de loi sur la navigation intérieure présenté par M. Yves Guyot, ministre des Travaux publics. — Annexes. Chambre. Session ordinaire, juillet 1890, page 1564 et s.

Rapport Félix Faure à la Chambre sur le projet de loi Yves Guyot.— Annexes. Chambre. Session ordinaire, mars 1893, page 264 et s.

Discours d'Estournelles dans la discussion relative au budget des Travaux publics de 1898.— Débats. Chambre. Session extraordinaire, décembre 1897, page 2805.

Discours Dubost, rapporteur général au Sénat de la Commission du Budget de 1902.— Débats. Sénat. Session ordinaire, janvier 1901, page 151 et s.

Loi relative à la création des voies et moyens financiers pour l'achèvement du canal de la Marne à la Saône.— Partie officielle, juillet 1900, page 4303 et s.

Discours Gourju et Baudin, ministre des Travaux publics, dans la discussion du budget des Travaux publics de 1901.— Débats. Sénat. Session ordinaire, février 1901, page 315 et s.

Projet de loi Baudin tendant à compléter l'outillage national par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables nouvelles, l'amélioration des canaux et rivières.— Annexes. Chambre Session ordinaire, mars 1901, page 141 et s.

Rapport Aimond sur le projet de loi Baudin.— Annexes. Chambre. Session ordinaire, juillet 1901, page 965 et s.

Discussion du projet de loi Baudin à la Chambre.— Débats. Chambre. Session ordinaire, janvier 1902, pages 214 et s., 235 et s.

Proposition de loi Laterrade relative à l'exécution d'un certain nombre de voies navigables.— Annexes. Sénat, juin 1902, page 432 et s.

Vu : *Le Président de la Thèse*,
L. BRÉMOND.

Montpellier, le 5 juin 1903.
Vu : *Le Doyen*,
VIGIÉ.

Vu et permis d'imprimer :
Montpellier, le 6 juin 1903.
Pour le Recteur,
Le Vice-Président du Conseil de l'Université,
MAIRET.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION. 1

PREMIÈRE PARTIE

Etude historique de l'établissement des voies navigables en France.

CHAPITRE I.— Les canaux avant l'invention des chemins de fer 5

CHAPITRE II.— Construction et amélioration des voies de transport depuis l'apparition des chemins de fer jusqu'à la mise à exécution du programme Freycinet. 12

CHAPITRE III.— Etat des canaux en 1875 et améliorations projetées par le programme Freycinet en 1879.— Suppression des droits de navigation. 23

CHAPITRE IV.— Exécution du programme Freycinet. Ses résultats au point de vue de l'augmentation du trafic sur les voies navigables. 34

CHAPITRE V.— Comparaison entre les voies françaises et allemandes. 39

DEUXIÈME PARTIE

L'organisation actuelle des transports sur les voies navigables en France.

CHAPITRE I.— La batellerie 45

CHAPITRE II.— La traction. 53

CHAPITRE III.— Les ports de la navigation intérieure. . . . 68

TROISIÈME PARTIE

Concurrence entre voies navigables et voies ferrées. Conséquences qui en résultent pour la politique à suivre dans la question de la navigation intérieure.

CHAPITRE I.— Prix des transports sur les deux voies concurrentes 74

CHAPITRE II.— Avantages respectifs de chacune des deux voies concurrentes. 96

CHAPITRE III.— La politique du gouvernement français en matière de voies de transport. 102

CHAPITRE IV.— Comparaison du trafic des deux voies concurrentes 121

CHAPITRE V.— Politique à suivre dans les questions de l'augmentation de la puissance de trafic des voies de transport. 134

QUATRIÈME PARTIE

Les projets de loi relatifs aux voies navigables.

CHAPITRE I.— Améliorations projetées de l'organisation des transports par eau 158

CHAPITRE II.— Les projets de rétablissement des droits de navigation 167

CHAPITRE III.— Les projets d'extension et d'amélioration du réseau. 177

CONCLUSION. 182

BIBLIOGRAPHIE. 185